جـامـعـة الـشـرق الأوسـط
MIDDLE EAST UNIVERSITY
Amman - Jordan

النظام القانوني للرهن الواقع على الطائرات

"دراسة مقارنة"

The Legal System of Mortage on Aircrafts
“Comparative Study

إعداد

هبة صفاء عبد الحي الجنابي

إشراف

الدكتور محمد إبراهيم أبو الهيجاء

قدمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص

قسم القانون الخاص

كلية الحقوق

جامعة الشرق الاوسط

آيار- 2017

تفويض

أنا هبة صفاء عبد الحي الجنابي أفوض جامعة الشرق الأوسط بتزويد نسخة من رسالتي النظام القانوني للرهن الواقع على الطائرة ورقياً وإلكترونياً للمكتبات، أو المنظمات أو الهيئات والمؤسسات المعنية بالأبحاث والدراسات العلمية عند طلبها.

الإسم: هبة صفاء عبد الحي الجنابي

التاريخ:2017/5/23

التوقيع:

قرار لجنة المناقشة

نوقشت هذه الرسالة وعنوانها: "النظام القانوني للرهن الواقع على الطائرات دراسة مقارنة"

وأجيزت بتاريخ ٢٣/ ٥ /٢٠١٧.

وأجيزت بتاريخ: ٢٠١٧/٥/٢٣

أعضاء لجنة المناقشة

الأستاذ الدكتور فائق الشماع رئيساً التوقيع

الدكتور محمد إبراهيم أبو الهيجاء مشرفاً التوقيع

الأستاذ الدكتور مصلح الطراونة عضواً خارجياً التوقيع

شكر وتقدير

الحمدالله والشكر لله تعالى الذي ألهمني الطموح ومنحني الإرادة على إتمام هذا الجهد المتواضع . ويسرني أن أتقدم بعظيم الشكر وخالص الامتنان للدكتور محمد ابراهيم ابو الهيجاء لقبوله الإشراف على هذه الرسالة ولما قدمه لي من نصح وإرشاد فكان خير عوناً لي في إكمال رسالتي، والشكر موصول للأساتذة الأفاضل أعضاء لجنة المناقشة لقبولهم مناقشة هذه الرسالة وبذلهم ثمين وقتهم في تقوميها مما سيكون له بالغ الأثر في تصويب العمل و إثرائه.

ولايفوتني أن أتقدم بالشكر لأعضاء الهيئة التدريسية في كلية الحقوق-جامعة الشرق الأوسط على ماأحاطوني به من اهتمام وعلم نافع، وإلى زملائي على مقاعد الدراسة، ولكل من كان عوناً لي في إنجاز هذا العمل.

الباحثة

الإهداء

إلى من علمني معنى العز والإباء.. الى من أرشدني الى طريق الصواب ..الى من علمني تحدي الذات ..الى رجل المواقف الشامخة ..الى من استلهم منه النصر والتحدي .. الى من احمل صفاته وملامح شخصيته .. الى من كان نجاحه قنديلاً يُنير به دربي..الى مثلي الأعلى وسندي .. الى من احمل إسمه بكل فخر

والدي الحبيب

الى احلى كلمة يلفظها اللسان .. الى من فرشت دربي بربيع عمرها ورعتني بنور قلبها .. الى من جعل الله الجنة تحت أقدامها .. الى من تحملت وتجاوزت الصعاب بحنانها

أمي الحبيبة

إلى من قاسمني الحياة بحلوها ومرها .. الى من تكسرت حروفي أمامه .. إلى من كبرت معه وكبرت به .. إلى من يسعد قلبي قربه .. إلى من يعلم مافي نفسي .. الى من يعتبر نجاحي نجاحهُ..

أخي الحبيب

الى من تجملت بصحبتهم .. الى من يترقبون نجاحي ..

صديقاتي العزيزات

إلى من رأى اول خطوة من خطواتي في مسيرة العلم .. الى من كون ورسم هويتي.. الى من يشغل فكري ومخيلتي .. الى من حبه محفور في قلبي وقلب كل من تعرف اليه وعاش فيه. الى من أنتمي اليه .. أصل البداية .. الى النخل الشامخ

وطني العراق

الى من تغلغلت محبتها في قلبي.. الى من قدمت ومنحت الشعور بالأمن والطمئنينة بكل كرم .. الى الملاذ الآمن.. بلدي الثاني

المملكة الأردنية الهاشمية

الباحثة

المحتويات

نظام القانوني للرهن الواقع على الطائرات

"دراسة مقارنة"

إعداد

هبة صفاء عبد الحي الجنابي

إشراف

الدكتور محمد إبراهيم ابو الهيجاء

الملخص

أهمية هذه الدراسة هي لمعرفة موضوع الحقوق التي ترد على الطائرة وفقاً لقانون الطيران المدني الأردني والإتفاقيات الدولية ومايثيره من مشاكل قانونية ذات أهمية كبيرة للأفراد والدول وايضا لما جاءت به هذه الإتفاقيات من أحكام ساعدت على تجنب التنازع بين القوانين.وجاءت هذه الدراسة لتظهر إشكالية البحث بعدة نقاط بشكل رئيسي في تحديد القواعد القانونية التي تحكم كل حق من هذه الحقوق كالرهن ، فالإتفاقيات الدولية وإن كانت قد تضمنت في احكامها الحماية والاعتراف بهذه الحقوق وهذه الإتفاقيات مثل اتفاقية روما وإتفاقية جنيف وشيكاغو إلا انها لم تتضمن تفصيلا لكل حق من هذه الحقوق(الرهن الملكية الحجز ..) بل انها احالت في كثير من الاحيان الى القانون الوطني فيما يتعلق بهذه التفصيلات توصلت الباحثة الى نتائج اهمها:ان قانون الطيران المدني الأردني جاء غامضاً فيما هو متعلق بموضوع الرهن وحقوق الإمتياز ومايثيره رهن الطائرة من مشكلات قانونية تتعلق بطبيعة هذا الرهن وكيفية انشاء الرهن وشهره وموضوع حقوق الأمتياز وماجاءت به إتفاقية جنيف من امتيازات جوية خاصة و ترتيبها في هذا المجال ومنه ماله صلة بحق

الدائن بحجز طائرة مدينه والحالات الخاصة التي جاءت في إتفاقية جنيف لتمنع هذا الحجز لما لهذا الحجز واجراءاته من خطورة على هذا النشاط هام. وبناء على ماتقدم اوصت الباحثة بتوصيات اهمها: تتمنى الباحثة على المشرع الأردني أن يتم إعادة النظر في بعض النصوص المتعلقة بالحوقوق التي ترد على الطائرة الخاصة بالرهن . وتتمنى الباحثة من المشرع تعديل نص المادة (54) في قانون الطيران المدني و ذكر تفاصيل اعمق عن الرهن الخاص بالطائرة .

الكلمات المفتاحية: مفهوم الرهن – طبيعة الرهن –الإتفاقيات الدولية –التشريع الأردني.

The Legal System of Mortgage on Aircraft

‘‘Comparative Study‘‘

Prepared By

Heba Safaa Abdulhay Al-Janaby

Supervised By

Prof. Mohmmed.E.Abu Al-Haija,

Abstract

The importance of this study is to know the subject of the legalrights that are applied on the aircraftaccording to the Jordanian CivilAviation Law, the international Conventions and the legal problems that face individuals and countriesincreasingly ever more. The provision of these conventions that helped to avoid conflict between laws.Although this study pointedout the legal rules that determine each rightincluding the mortgage.In spite that the mentioned International Conventions did include the protection and acknowledgment of these rights, such asthe Rome convention, the Geneva convention and ChicagoActs,but they didnot specified details of theseRights(mortgage, property,and legal reservation), but it has often referred to the national law in respect of these details, the researcher pointed out some results and among them are the Law of Jordanian civil aviation which came vague in the matter of the mortgage and the rights ofprivilege and the legal problemsraised by the plane mortgage related to the nature of this mortgage and how to establish and publicize it,plus the subject of the rights of privileges as stated in the Geneva convention including the special air privileges arranged in this subjectwhich are related to the right of the obligee to hold the obligor including the special cases that stated in the Geneva

convention to prevent this custody and it’s procedures which negatively affect the aviation activity. Based on these facts; the researcher has concluded themost important recommendation which is: Jordanian legislator to reconsider some provisions relating to the rights provided on the plane especially on mortgage, the researcher wish that the legislator to amend Article 54 of the civil Aviation law to give more details about the aircraft’s mortgage issue.

Keywords: The concept of foreclosure,thenatuer of the mortgage, international agreements, Jordanian legislation.

الفصل الأول

خلفية الدراسة وأهميتها

تمهيد:

يعد النقل الجوي أحد أهم عوامل التنمية الاقتصادية لدى مختلف الدول بما فيها الدول النامية التي تسعى لتطوير اقتصادها، وبذلك يعمل النقل الجوي على دفع عجلة التنمية الإقتصادية.ونظراً للتطور الاقتصادي الذي تشهدهُ الدول فقد دعت الحاجة لوجود تزامن في التطور التشريعي بغيةَ تنظيم أحكام التنمية الإقتصادية وفيما يتعلق بالنقل الجوي فقد تم توقيع عدة إتفاقيات مثل إتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي عام 1944 وإتفاقية روما المعقودة عام 1952وإتفاقية جنيف المعقودة عام 1948،يعتمد النقل الجوي على الطائرة باعتبار الطائرة وسيلة النقل الرئيسية والعنصر الأهم في القانون الجوي وقانون الطيران في مجمل أحكامه جاء لينظم الانتقال بالطائرات واستخدام الطائرات ومانيشأعن هذا النشاط من قضايا وعلاقات قانونية، والطائرة تخضع في أحكامها لقانون معين ينظم كل مايتعلق بتشغيلها وصلاحيتها وما يرد عليها من تصرفات قانونية ويتم ذلك بعد تسجيل الطائرة في السجل الخاص بها وبذلك يتم تحديد جنسيتها، لما كانت الطائرة هي العامل الرئيسي في عقد النقل، فمن الضروري العمل على إيجاد أو وضع نصوص خاصة تتعلق بهذه التصرفات القانونية وتنفيذها والحقوق التي ترد عليها مثل الرهن سواء من حيث شروطه وإجراءاته على الطائرة المرهونة، والأشياء التي قد يشملها الرهن عند رهن الطائرة بصورة ملائمة لما للطائرة وقطاع النقل الجوي من أهمية اقتصادية، والأخذ بعين الإعتبار ومراعاة مصلحة جميع الأطراف ذات العلاقة وهم الراهن والمرتهن والمستفيد من قطاع النقل الجوي. وبالنسبة لكيفية إجراء الرهن على الطائرة، والأحكام التي تنظم هذه المسألة وهل يمكن أن يتم الرهن بشكل رسمي (تسجيله في السجلات الخاصة بالطائرة)

فأننا نلاحظ أن النقانون الطيران المدني الأردني نصَ على وجوب تسجيل جميع التصرفات التي ترد على الطائرة (هذا على المستوى الوطني)، جاء على المستوى الدولي إتفاقية جنيف 1948 في الأعتراف الدولي بالحقوق التي تردعلى الطائرات.وكذلك إتفاقية شيكاغو 1944 نصت الماده (1) فقرة(د) حق الرهن الرسمي والرهن الحيازي وكل ماهو مشابه لهما يكون على الطائرة عن طريق الإتفاق ضمناً للوفاء الدين، في حين ميزت إتفاقية روما 1952 الأضرار التي تسببها الطائرة على الأرض. وبناءعلى ماتقدم ستتطرق هذه الدراسة إلى الحقوق والتصرفات القانونية التي ترد على الطائرة كالرهن الرسمي للطائرة وكيفية وقوعة وإجراءاته و تنفيذه وماهي الأشياء التي قد يشملها الرهن على الطائرة والحجز وذلك من خلال دراسة القانون الجوي الوطني قانون الطيران المدني الأردني والإتفاقيات الدولية.

أولاً: مشكلة الدراسة

مع تطور قطاع النقل الجوي وتزايد حركة التنقلات بين الدول واختلاف القوانين من دولة لأخرى ولأن الطائرة هي الأداة الرئيسية فكان لابد من وجود نصوص قانونية كامله تنظم التصرفات القانونية والحقوق التي قد ترد على الطائرة وبيان الوصف القانوني لها،ولمعرفة طبيعة الرهن الذي قد يرد على طائرة، وعليه فإن عدم وجود النصوص القانونية الكافية لتنظم هذه التصرفات وقلة وجود الدراسات القانونية البحتة التي تفسر هذه التصرفات كالرهن فهو بحاجة إلى تشريع خاص يحدده وينظمه، وتكمن المشكلة بالنسبة لعقد الرهن أنه قد يتخلله عدة أمور أو حقوق أخرى مثل إيجار الطائرة،والحجز (التنفيذ)، وحقوق الامتياز، ومشتملات الرهن وغيرها من الحقوق والتصرفات القانونية، كل ذلك سيتم دراسته في ضوء قانون النقل الجوي الأردني(قانون الطيران المدني الأردني) والإتفاقيات

الدولية وخصوصاً إتفاقية جنيف سنة 1948 ومما سبق ارتأيت تسليط الضوء على النظام القانوني للرهن الواقع على الطائرات في هذه الدراسة.

ثانياً: أهداف الدراسة

تهدف هذه الدراسة إلى معرفة التصرفات القانونية والحقوق التي ترد على الطائرة ومن ضمنها الرهن لمعرفة طبيعته وإجراءاته وتنفيذه وكل مايتعلق به من خلال الوقوف على معرفة وتحديد طبيعة الطائرة والوصف القانوني للطائرة وتعريفها وماهي الأشياء التي قد تردعليها ويشملها الرهن للطائرة المرهونة ضمن نطاق دراسة القانون الجوي (قانون الطيران المدني) الأردني والإتفاقيات الدولية.

ثالثاً: أهمية الدراسة

تكمُن أهمية الدراسة بتناولها موضوعاً مهماً في الرهن باعتباره من الحقوق والتصرفات القانونية المهمة التي ترد على الطائرات وهو نظام الرهن الواقع على الطائرات في كل من قانون النقل الجوي الأردني (القانون المدني للطيران الأردني) والإتفاقيات الدولية حيث أن هذه التصرفات بحاجة إلى ضبط شروطها وأركانها وتوضيح كل مايتعلق بها، لأنها تهم كلاً من العاملين من طاقم الطائرة وكل من له مصلحة في نطاق النقل الجوي..إلخ فضلا عن الباحثين والقانونيين.

رابعاً: أسئلة الدراسة

عناصر هذه الدراسة تتبلور في الاسئلة الآتية :

- ما النظام القانوني الذي تخضع له الطائرة ؟
- ما الوصف القانوني للطائرة في ظل القانون الأردني والإتفاقيات الدولية؟
- ما الإجراءات التي تخص نظام تسجيل الطائرة في ظل القانون الأردني والإتفاقيات الدوليه؟

- ما هي الحقوق والتصرفات القانونية التي ترد على الطائرة بعد تسجيلها في ظل القانون الأردني والإتفاقيات الدولية؟
- ما طبيعة الرهن الذي يرد على الطائرة في ظل القانون الأردني والإتفاقيات الدولية؟
- ما هي الإجراءات التي تتعلق بتنفيذ الرهن الواقع على الطائرة في ظل القانون الوطني والإتفاقيات الدولية؟ما الأشياء التي قد يشملها الرهن مع الطائرة المرهونة في ظل القانون الوطني والإتفاقيات الدولية؟

خامساً:حدود الدراسة

تقتصر حدود هذه الدراسة على بيان الحقوق والتصرفات القانونية المتعلقة بالرهن الواقع على الطائرات وفقاً لإتفاقية جنيف وإتفاقية شيكاغو وإتفاقية روما وقانون النقل الجوي الأردني(قانون الطيران المدني) الأردني والاجتهادات القضائية الصادرة عن المحاكم الأردنية.

الحدود الزمنية :

ستجرى هذه الدراسة خلال العام2017 ومن المتوقع أنجازها خلال الفصل الثاني من العام 2016-2017 وأيضاً تكون متمثله بالقوانين التالية:

- قانون الطيران المدني الأردني رقم (50) لسنة 1985 المعدل بقانون الطيران المدني لسنة 2007.
- القانون المدني الأردني رقم (43) لسنة 1967 .
- إتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي المعقودة بتاريخ كانون الأول 1944.
- إتفاقية جنيف في الإعتراف الدولي بالحقوق على الطائرات 19 حزيران1948.

- إتفاقية روما الجديدة الخاصه بالأضرار التي تسببها الطائرات للغير على سطح الأرض 7 تشرين الاول 1952.

سادساً: محددات الدراسة

لا توجد أية قيود يمكن أن تحول دون الاستفادة من نتائج هذه الدراسة سواء أكانت في الأردن أم في غيره من الدول الأخرى.

سابعاً: مصطلحات الدراسة

- **الطائرة:** هي كل آلة يمكنها البقاء في الجو بفضل ردود فعل الهواء، هناك تعريف اخر للطائرة نص عليه قانون الطيران المدني "يراد بعبارة الطائرة أي آلة في استطاعتها أن تستمد بقائها في الجو من ردود فعل الهواء، غير ردود فعل الهواء المنعكسة من على سطح الأرض، تشمل المركبات الهوائية مثل المناطيد والبالونات والطائرات الشراعية ذات الأجنحة الثابتة التي ترد عليها، وتعرفها إتفاقية جنيف لسنة 1948الخاصه بالحقوق العينيه التي ترد على الطائرة بأنها"تشمل الخلايا والمحركات والمراوح وآلات الراديو وكل قطعة مخصصة لخدمة الطائرة سواء أكانت متصلة أم منفصلة".
- **سجل الطائرة:** سجل خاص بالطائرة يتم وضع بيانات الطائرة وكل مايتعلق بها والحقوق والتصرفات القانونية التي ترد عليها.
- **معيار جنسية الطائرة:** نص قانون الطيران المدني الأردني المادة (19) على "تتمتع كل طائرة يتم تسجيلها في السجل المنصوص عليه في المادة (18)من هذا القانون بالجنسية الأردنية، وعليها أن تحمل علامات جنسيتها وتسجيلها.

- **القانون الجوي:** هو مجموعة من القواعد القانونية التي تنظم حركة الطيران، وتحمي الناس من مسافرين وعاملين، تدور أحكام هذا القانون أما حول الطائرة وأما حول البيئة التي تعمل فيها الطائرة هي الفضاء الجوي، فهو قانون حديث سريع التطور يميل بحكم هذه الطبيعة إلى الاستقلال عن بقية فروع القانون، ويحنو بشدة نحو العالمية، ويتميز بأنه قانون تنظيمي ولائحي.
- **النظام القانوني للطائرة:** يعتمد النقل الجوي على الطائرة في تنفيذ عقد النقل الجوي، وتعد الطائرة ومايرد عليها من احكام من المحاور الرئيسة في القانون الجوي وقانون الطيران المدني مجمل أحكامه جاء لينظم الأنتقال بالطائرات وينشأ عن هذا النشاط من علاقات قانونية وجانب آخر من القانون جاء بأحكام خاصة بهذه الأداة حيث ترد عليها تصرفات قانونية كالبيع والرهن والإجارة والحجز والتنفيذ عليها.
- **الرهن:** نص القانون المدني الأردني على "هو احتباس مال في يد الدائن ضماناً لحق يمكن استيفاؤه منه كله أوبعضه، ولايعتبر الرهن نافذاً في حق الغير إلا إذا دونّ في ورقة ثابتة التاريخ يحدد فيها الدين والمال المرهون .

ثامناً : الدراسات السابقة:

بالعودة إلى الدراسات والأبحاث السابقة والتي كانت تبحث بشكل عام عن الحقوق التي ترد على الطائرة كانت تتضمن البيع الايجار ولم تتطرق إلى موضوع الرهن على الطائرة بشكل تفصيلي معمق .

ومن هذه الدراسات :

- بن عزوز ، ربيعه 2008، بعنوأن: "**عقد الايجار التمويلي كوسيلة تمويل**"، رسالة ماجستير، جامعة دمشق للدراسات العليا، تناول الباحث في هذه الدراسة نظرة تاريخية على بدايات هذا العقد وكيفية نشأته والمزايا التي تختص به والطبيعة القانونية للعقد وهل بالإمكانية أن تطبق عليه أحكام خاصة وبيبن كيفة إبرام العقد كل ذلك وفقاًلقانون النقل الجوي السوري.
- القادري، أحمد 2015، بعنوأن: "**الحقوق العينية الواردة على الطائرة**"، رسالة ماجستير ،جامعة دمشق، تناولت هذه الدراسة الحقوق العينية التي ترد على الطائرة بشكل عام ومراحل التطور التي تمر بها، ويلقي الضوء على عقد البيع والحجز وأنواعه ومجالات تطبيقة وخصائص العقد وكيفية انعاقده بين أطرافه وصحة اكتمال شروطه وما يميزه عن باقي العقود، وذلك في ضوء قانون النقل الجوي والإتفاقيات الدولية.
- حنفي، محمود عصام ، بعنوأن: "**قانون التجارة الدولية**"،رسالة ماجستير، جامعة بنها، تناولت هذه الدراسة موضوعات كثيرة تتعلق بنظام التعاقد في كل من عقدي النقل الجوي والبحري والنظام الذي تتبعه لتنظيم مثل هذه العقود وكيفية إبرامها له، والتقييم القانوني له وتعالج الآثار القانونية والتزامات كل من المتعاقدين، حيث تناول الباحث في دراسته كل من عقدي النقل الجوي وعقد النقل البحري حسب القانون المصري والإتفاقيات الدولية الأخرى .

مايميز هذه الدراسة عن الدراسات الأخرى السابقة:

أن مايميز هذه الدراسة عن الدراسات السابقة هوأنها تبحث و تميز حق من الحقوق والتصرفات القانونية التي قد ترد على الطائرة وهو الرهن من خلال مقارنة بين القانون التجاري للنقل الجوي الأردني وقانون الطيران المدني الأردني مع الإتفاقيات الدولية بشكل تفصيلي.

تاسعاً: الإطار النظري للدراسة

لتحقيق أهداف الدراسة سيتم تناولها من خلال خمسة فصول نظرية وسيتناول الفصل الأول مقدمة الدراسة، أما الفصل الثاني سيتناول ماهية الطائرة، والفصل الثالث سيتناول ماهية الرهن التي ترد على الطائرة ، والفصل الرابع التنفيذ على الطائرة ، والفصل الخامس سيتناول الخاتمة وهو النتائج والتوصيات التي توصلت اليها الباحثة في نهاية الدراسة .

عاشراً: منهجية الدراسة

ستعتمد الدراسة على منهج البحث التحليلي الوصفي القائم على تحليل النصوص القانونية المتعلقة بموضوع الدراسة من خلال جمع المعلومات والحقائق عن موضوع الدراسة ووضعها في قالب محكم ومكتمل، وكذلك فيما يتعلق بقانون النقل الجوي (قانون الطيران المدني) الأردني رقم (50) عام 1985 المعدل بقانون الطيران المدني الأردني عام2007 والمنهج المقارن، للمقارنة بين التشريعات الأردنيه والإتفاقيات الدولية المتعلقه بموضوع الدراسة.

الفصل الثاني

تتدرج الطائرة من حيث طبيعتها في عدادالأموال المنقولة , وبناء على ذلك تنطبق عليها القواعد المتعلقة بالمنقولات بشكل عام والطائرة بهذا الوصف تكون محلاً لإستغلال هذه الملكية وهذا ما ذهبت اليه إتفاقية جنيف عام 1948في مادتها الأولى من ضرورة الأعتراف بحق ملكية طائرة, موضوع الملكية هنا هو الطائرة نفسها لذا يجب التعرف على مفهوم الطائرة ومتى تخضع لإحكام الإتفاقيات الدولية والقوانين الخاصة بالطيران.([1])

المبحث الأول

تعريف الطائرة

أن موضوع الملكية هنا هو الطائرة نفسها لذا يجب التعرف على ماهية الطائرة و متى نكون امام طائرة تخضع لأحاكم الاتفاقيات الدولية و القوانين الخاصة بالطيران، وذلك بالبحث في الطبيعة القانونية للطائرة في مرحلة الصنع . إن الأهمية الكبيرة للطائرات خصوصاً انها تستعمل في المجال الدولي دعت المجتمعين في جنيف بتاريخ 19/6/1948الى الإعتراف بحقوق يجب على الدول إحترامها، وتنص المادة الأولى من هذه الإتفاقية : (تتعهد الدول المتعاقدة بأن تعترف بما يلي:حق الملكية على الطائرة –الحق لمن حاز طائرة في أن يكتسب ملكيتها عن طريق الشراء)، بالنسبة للأعتراف بحق الملكية فيشمل حماية حق الذي يملك الطائرة حالياً وحق من سيصبح مالكاً فيما

---

[1] إن إضافت إتفاقية شيكاغوعام 1944عبارة غير منعكسة على سطح الأرض جاءت لتخرج بعض انواع الأجهزة التي تحلق بالجو نتيجة لرد فعل الهواء المدفوعة من الجهاز تسير برد فعل إنعكاس الهواء المدفوع من المركبة على سطح الماء أو اليابسة وذلك بعكس الطائرة التي تطير بعكس الطائرةبرد فعل الهواء.
كالزحافات والوسائد الهوائية

بعد.أما بالنسبة للفقرة الثانية والمتعلقة بحق حائز الطائرة في اكتساب ملكيتها عن طريق الشراء ، فالإتفاقية جاءت لتشمل المفاهيم المختلفة لحق الملكية فالحيازة بالمفهوم الأنجلو أمريكية تكسب الملكية ، اما بالنسبة للحيازة في المفهوم اللاتيني (كالقانون الفرنسي) فالأصل أن تكسب الحيازة في هذه القوانين الحائز ملكية المنقول المادي فقط والطائرة تعتبر منقولاً مادياً، إلا انها بالرغم من ذلك تعتبر منقولا ماديا ذو طبيعة خاصة.

المطلب الأول

تعريف الطائرة وفقاً للقانون الأردني والإتفاقيات الدولية

تناولت الإتفاقيات الدولية و التشريعات الوطنية والفقه وضع تعريف مرن قدر الأمكان للطائرة كي يشمل جميع الأجهزة التي تنطبق عليها الأحكام القانونية الخاصة بالملاحة الجوية، حيث عرفت إتفاقية باريس 1919 الطائرة بأنها كل جهاز يستطيع البقاء في الجو اعتماداً على رد فعل الهواء، وعرفتها إتفاقية شيكاغو لعام 1944 بأنها كل جهاز يستطيع أن يحلق في الجو اعتماداً على رد فعل الهواء غير منعكس على سطح الأرض(1)، وهو ما شكل الاساس،وما اضافته إتفاقية شيكاغو لعام 1944عبارة "غير منعكسة على سطح الارض" جاءت لتخرج عن بعض أنواع الاجهزة التي تحلق بالجو نتيجة لرد فعل الهواء المدفوعة من الجهاز، كالزحافات الوسائد الهوائية فهذه الأنواع تسير برد فعل أنعكاس الهواء المدفوع من المركبة على سطح الماء أو اليابسة وذلك بعكس الطائرة التي

---

(1) إن إضافت إتفاقية شيكاغوعام 1944عبارة غير منعكسة على سطح الأرض جاءت لتخرج بعض انواع الأجهزة التي تحلق بالجو نتيجة لرد فعل الهواء المدفوعة من الجهاز تسير برد فعل إنعكاس الهواء المدفوع من المركبة على سطح الماء أو اليابسة وذلك بعكس الطائرة التي تطير بعكس الطائرقبرد فعل الهواء.
كالزحافات والوسائد الهوائية

تطير برد فعل الهواء الذي اعتمده قانون الطيران المدني الأردني في تعريف الطائرة حيث نصت الماده بأن المركبة الهوائية (الطائرة) هي أي آلة

باستطاعتها أن تستمد بقائها في الجو من ردود فعل الهواءغير المنعكسة عن سطح الآرض تشمل كافة المركبات الهوائية مثل المناطيد و البالونات والطائرات الشراعية و الطائرات ذات الاجنحة الثابتة والعمودية وما إلى ذالك ، ومن الملاحظ أن هذا التعريف يتكون من عنصرين أساسين أولهما الآلة أو الجهاز الذي يقوم بفعلالطيران أو البقاء في الجو وثانيها ردة فعل الهواء غير منعكس على سطح الأرض، ويعتبر هذا التعريف مرناً لدرجة كبيرة حتى يمكن أن يشمل كثير من الأجهزة، وهذا يثير التساؤل: هنا هل كل هذه الأجهزة تدخل ضمن الإتفاقيات الدولية (جنيف لعام 1948 و شيكاغو لعام 1944) ؟ للاجابة على هذا التساؤل يجب التعرف أولاً على الأنواع المختلفة للطائرات، يمكن تقسيم أنواع الطائرات إلى :

1- طائرات الايروستات و طائرات الايرودين[2] و ذالك من الناحية الفنية: فطائرات الايروستات كالبالونات والمناطيد تكون أخف من الهواء بالتالي تستطيع الطيران استناداً إلىهذه الميزة، أما طائرات الايرودين وهي الطائرات التي يكون وزنها أثقل من الهواء لكنها تستطيع الطيران بقوة آلية محركة كالطائرات العامودية (الهليكوبتر) ، أو دون محرك آلي كالطائرات الشراعية ، طائرات وطنية واخرى أجنبية وذلك من ناحية جنسية طائرة.

---

[2] حداد, الياس.(2004). القانون الجوي ، منشورات جامعة دمشق ، ص 32.

2 –الطائرات الوطنية هي الطائرات التي تكون مسجلة في سجل الطيران التابع للدولة وتحمل علم هذه الدولة، وهي بذلك تتمتع بميزات الدولة التابعة لجنسيتها، أما غيرها من الطائرات فتعتبر طائرات أجنبية.

3– طائرات مدنية وطائرات الدولة وذلك من الناحية الوظيفية: فالطائرات المدنية

تستخدم في الاستثمار التجاري وعملية نقل البضائع والاشخاص أو للاستعمال الشخصي سواء كانت ملكاً للأفراد أو لأشخاص اعتبارية، ويعرف قانون الطيران المدني الأردني فيمادته الثانية "**الطائرات المدنية بأنها(أي طائرة مدنية مسجلة في سجل الطائرات المدنية في الدولة أو في دولة أخرى بهذه الصفة)** "، ويوجد أيضاً طائرات الدولة والتي ترصد للقيام بخدمة عامة،ومثال ذلك البريد والانقاذ، العائدة لطائرات الدولة و الطائرات الحربية أو طائرات الشرطة، وبعد أن عرضنا أنواع الطائرات يمكننا الأن الإجابة عن السؤال السابق هل كل الأجهزة التي يشملها التعريف تدخل ضمن نطاق الاتفاقيات الدولية ؟ المادة 3 من إتفاقية شيكاغو تقضي بسريأن أحكامها على الطائرات المدنية سواء الاجنبية أو الوطنية فقط دون طائرات الدولة،إتفاقية جنيف لعام 1948 بمادتها 13أيضاً استبعدت الطائرات المخصصة للخدمات العسكرية أو الجمركية أو البوليسية من نطاق الإتفاقية، وهو ما أكده قانون الطيران المدني الأردني من سريان أحكامه على الطائرات المدنية سواء الوطنية أو الأجنبية. [1]

---

[1] تنص المادة (7) من قانون الطيران المدني الاردني (يشكل هذا القانون الأحكام الأساسية التي تنظم شؤون الطيران المدني و الخدمات المرتبطة به في الدولة ، بما في ذلك المطارات و الطائرات المدنية و لا يسري على طائرات الدولة الا بمقتضى اتفاق بين الوزير و الجهة المختصة في الدولة.

الفرع الأول : الطائرة في مرحلة الصناعة

تتم صناعة الطائرات أما بشكل مباشر من قبل طالب التصنيع عن طريق شراء الأدوات اللازمة لذلك والتعاقد باسمهِ مع المهندسين والعمال الذين يختارهم لإتمام عملية الصناعة تحت أدارته ، أو بطريق غير مباشر عن طريق التعاقد مع أحد المصأنع أو الشركات المتخصصة في هذا المجال ،تتعهد فيه هذه الأخيرة بصناعة الطائرة طبقاً للمواصفات التي يحددها لها المشتري وتسليمها له فور تمام صناعتها، مقابل ثمن معين ، وبما أن الطائرة هي الموضوع الاساسي فيما يتعلق بالاتفاقيات الدولية فلا بد من تحديد متى نكون أمام طائرة صالحة للطيرانأي تتوافر فيها الشروط اللازمة لإنطباق بنود الإتفاقيات الدولية عليها إذتعد الطائرة من الأموال المنقولة، وعلى الرغم من هذه الصفة فهي تخضع لقواعد قانونية دولية وطنية خاصة (كضرورة تسجيل الحقوق التي ترد عليها) تميزها بعض الشيء عن المنقولات بشكل عام، ولا تتغير الصفةالمنقولة للطائرات في مرحلة الصنع ، وبالرغم من ذلك فهي لا تخضع لأي من قواعد الخاصة التي نصت عليها الإتفاقات الدولية، وذلك أما بسبب عدم اكتمال صناعتها أو باستكمال صناعتها من الناحية الفنية والشروط التي تتطلبها الإتفاقيات الدولية حتى تتمكن من مباشرة الملاحة الجوية وهذا ما سيتناوله الفرع الثاني، بالتالي الطائرة في مرحلة الصنع رهناً حيازياً و ذلك لما تم صنعه من اجزاء(1) .

---

(1) القليوبي، سميحة. القانون الجوي.(1989).القاهرة. , دار النهضة العربية. ص 82

الفرع الثاني : شروط صلاحية الطائرة للملاحة الجوية

يجب أن تكون الطائرات التي تعمل في المجال الجوي صالحة للملاحة الجوية، وإتفاقية شيكاغو لعام 1944 وقانون الطيران المدني الأردني قد أوجبا على أن الطائرة تحمل عدداً من المستندات لكي تثبت صلاحيتها للطيران والملاحة الجوية من الناحية الفنية والقانونية ، تتطلب صلاحية الطائرة للملاحة الجوية أن يكون هنالك صيانة دورية لهذه الطائرات، مما يدعو للتعرض لموضوع صيانة الطائرة (عقد صيانة الطائرات) .

أولاً –المستندات التي يتوجب أن تحملها الطائرة

أوجبت إتفاقية شيكاغو لعام 1944 في المادة 29 و قانون الطيران المدني الأردني على كل طائرة تعمل في الملاحة الجوية أن تحمل عدداً من المستندات، أهم هذه المستندات شهادة تسجيل الطائرة (هي ذات طابع إداري لإثبات الحالة المدنية للطائرة وتحديد هويتها) ، وشهادة صلاحية الطيران (وهي ذات طابع تقني فني)[1]

- أن شهادة تسجيل الطائرة من أهم الشهادات التي يتوجب على الطائرة أن تحملها أثناء عمليات الملاحة الجوية[2]، و تعد دراسة موضوع تسجيل الطائرة بمثابة المدخل الاساسي لدراسة الحقوق التي ترد على الطائرة و ذلك لكونة مرتبط ببدء الحياة القانونية والملاحية للطائرة مع اعتبار هذه الاخيرة محور القانون الجوي، فتوجب إتفاقية شيكاغو تسجيل الطائرات بقيدها في سجل خاص معد لهذه الغاية تدرج فيه بيانات محددة كفيلة بتحديد ذاتية

---

[1] الياس حداد ، مرجع سابق ص34.

[2] نصت المادة 27من قانون الطيران المدني فقرة أ) على انه لايجوز لاي طائرة ان تطير في الفضاء الجوي للمملكة الا اذا كانت تحمل شهادة صلاحية للطيران سارية المفعول

الطائرة، ويجب أنيظهر ذلك التسجيل على جسم الطائرة و في مكان واضح و بحروف وأرقام بارزة، و على ضوء هذا التسجيل تصدر الجهة المنوط بها عملية التسجيل شهادة بتسجيل الطائرة يتحدد فيها تاريخ التسجيل ووصف الطائرة اسم مالكها وغير ذلك من البيانات وهذا التسجيل لازم كي تتمكن الطائرة من التحليق في الجو وشهادة هذا التسجيل هي احدى الوثائق التي يجب تحملها الطائرة [1],وقضت المادة 19 من إتفاقية شيكاغو بأن يتم تسجيل الطائرة أو نقل ملكيتها من بلد لأخر في كل دولة متعاقدة طبقاً لقوانينها وأنظمتها، ثم أشارت المادة 20 من الإتفاقية نفسها إلى وجوب أن تحمل كل طائرة تعمل في الملاحة الجوية علامات تسجيلها وجنسيتها.واتفاقاً مع بنود الاتفاقيات فأن قانون الطيران المدني الأردني نص على عدم جواز عمل أي طائرة في إقليم الدولة مالم تكن مسجلة في الدولة التابعة لها ، و مالم تحمل بطريقة ظاهرة علامات جنسيتها وتسجيلها وفقاً للقواعد المقررة دولياً ، و تعرف المادة الثانية من قانون الطيران المدني السجل الوطني بأنه (سجل تسجل فيه الطائرات المدنية العائدة للدولة أو المملوكة أو المستأجرة من قبل أشخاص أو مؤسسات أو شركات أو منظمات أو هيئات وطنية عامة أو خاصة تابعين للدولة) ، من التعريف يتبين أن السجل يتعلق بالطائرات الوطنية سواء كانت ملكيتها للدولة ، أو ملكية خاصة للأفراد[2] أو اشخاص إعتبارية و المقصود بالطائرات الوطنية من نص المادة الطائرات التي تحمل الجنسية الاردنية ، وحتى تكتسب الطائرة جنسية دولة معينة يجب أن تكون مسجلة

---

(1) نصت المادة(52)من قانون الطيران المدني الأردني فقرة ب على انه تسجل الطائرة العائدة ملكيتها لاشخاص لايتمتعون بالجنسية الأردنية وذلك وفقاً لما ورد في نص المواد ضمن الفصل الخامس أحكام تنظيمية عامة

(2) نصت المادة 39 فقرة أ من قانون الطيران المدني على حالات شطب الطائرة من السجل الوطني إذافقدت أحد الشروط في هذا القانون والتعليمات الصادرة عن المجلس , أو إذا هلكت أو فقدت أوسُحبت نهائياً من الإستعمال وتعتبر الطائرة بحكم

في سجلها الوطني ، وهذا ما نصت عليه المادة (17) من إتفاقية شيكاغو لعام [1]1944 (تحمل الطائرة جنسية الدولة التي سجلت سجلاتها) ولا يتم تسجيل الطائرة في السجل الوطني في الاردن الا بتوافر شروط معينة أهمها أن تكون مملوكة أو مؤجرة لأشخاص عاديين كانو أم اعتباريين متمتعين بالجنسية الاردنية [1]،وبالتالي إذ ما فقد مالك الطائرة الجنسية الاردنية أو انتقلت هذه الملكية إلى جهة أجنبية تشطب الطائرة من السجل الوطني [2]،فالتسجيل هو ما يكسب الطائرة جنسية دولة معينة هذا ما دعا إلى عدم جواز تسجيل الطائرة في اكثر من دولة ، ويجب على الطائرة أن تكون مسجلة في سجلات احدى الدول حتى تستطيع أن تعمل في الاقليم الاردني و تنص المادة الثانية من إتفاقية جنيف 1948(جميع عمليات القيد المتعلقة بالطائرة يتعين أن تتم في نفس السجل ، مالم ينص على ما يخالف أحكام هذه الإتفاقية، يحدد قانون الدولة المتعاقدة حيث تم قيد الحق الأثار المترتبة في مواجهة الغير على قيد حق من الحقوق المعترف بها) ، يجب أن تقيد جميع العمليات المتعلقة بالتالي بالطائرة في سجل واحد لدى الدولة التي تحمل جنسيتها ، و يحدد قانون هذه الدولة الآثار المترتبة على عملية القيد للحقوق المتعلقة بالطائرة ، وتوجب إتفاقية جنيف 1948 بالمادة 3أن يذكر بشهادة التسجيل اسم الجهة المنوط بها الاحتفاظ بالسجل، ويحق لكل شخص أن يستلم من هذه الجهة مراسلات أو مستخرجات مصدقاَ عليها طبق الأصل و تكون حجة لما ورد بالسجل حتى يقوم الدليل على عكسها ، أما بالنسبة للسجل

---

[1] المفقودة عند صدور قرار من المجلس وعلى مالك الطائرة أن يخطر جهة مختصة بكل تغير يطرأ على الحالات التي نصت عليها هذه المادة فور حدوثه , مع إعادة شهادة تسجيل الطائرة

الوطني في الاردن تقوم المؤسسة العامة للطيران المدني باعداده ويسجل فيه معلومات تتعلق بالطائرةالمسجلة هي[1]

- رقم و تاريخ قيد الطائرة في السجل .
- علامات الجنسية و التسجيل .
- البيانات الفنية الأساسية عن الطائرة و شهادة صلاحيتها للطيران

اسم و موطن و محل اقامة المالك أو المستأجر .

- بيان عن كافة الوثائق و العقود الدالة على ملكية الطائرة و استثمارها، واذاكانت هنالك أي مديونية على الطائرة يسجل اسم و عنوان الجهة الدائنة . كافة الوقائع والتصرفات القانونية التي تحدث للطائرة و تاريخ حدوثها او معلومات أخرى تقرر المؤسسة أن يحتويها السجل ، وإن أي تغيير يحدث فيما يتعلقبالبيانات الواردة يجب اخطار المؤسسة العامة للطيران بهذا التغيير ذهبت لذلك إتفاقية جنيف لعام 1948 فنصت المادة الأولى يجب على الحقوق المعترف بها أن تكون قد:

أ- أنشأت طبقاً لقانون الدولة المتعاقدة حيث تم تسجيل الطائرة وفقاً لجنسيتها، وقت أنشائها.

ب- تم قيدها بانتظام في السجل العام للدولة المتعاقدة حيث تكون الطائرة قد سجلت وفقاً لجنسيتها يحدد قانون الدولة المتعاقدة حيث سجلت الطائرة وفقاً لجنسيتها سلامة ترتيب عمليات القيد المتعاقبة في مختلف الدول المتعاقدة عند أجراء كل عملية منها)،فعقد بيع الطائرات و التصرفات القانونية الواقعة على الطائرة عموماً يجب قيدها في السجل الوطني

---

[1] نصت المادة 28من قانون الطيران المدني الأردني على انه لايجوز لأي طائرة أن تعمل في الفضاء الجوي للمملكة إلا وفقا لشروط التالية :ان تكون مسجلة في سجل الوطني او السجل الدولي.

حتى يتم شهرها، ويتم هذا التسجيل باتباع الأجراءات التي يحددها قانون الطيران المدني و تحددها المؤسسة العامة للطيران ، فالاتفاقيات قد حددت عدد من الحقوق التي يجب الاعتراف بها من قبل الدول المتعاقدة بما فيها حق ملكية الطائرة، لكنها أحالت تحديد صحة هذه الحقوق للقانون الداخلي للدولة التي تحمل جنسيتها و المسجلة في سجلها الوطني ، أما بالنسبة لنقل القيود من سجل دولة إلى اخرى فنصت إتفاقية جنيف لعام 1948 على أنه عدا البيع الجبري الذي يتم مراعاة لبنود الإتفاقية نفسها ، لا يجوز أن يجري نقل قيد أو تسجيل طائرة من سجل دولة متعاقدة إلى سجل دولة متعاقدةاخرى مالم تسوى الحقوق المقيدة فيه أو يوافق اصحاب هذه الحقوق على ذلك.

ج – شهادة صلاحية للطيران :

شهادة ضرورية يجب على كل طائرة أن تحصل عليها قبل تحليقها في الجو ، و هي تدل على مطابقة الطائرة للمواصفات و الشروط التي يجب توافرها في صناعة الطائرات و أجهزتها والاتها ومعداتها و توافر كل ما يلزم للاستعمال المخصص للرحلة الجوية[1]، نصت المادة 31من إتفاقية شيكاغو لعام 1948على أنه يجب أنيكون لدى كل طائرة تعمل في الملاحة الجوية الدولية شهادة بصلاحيتها للطيران صادرة أو معتمدة من الدولة المسجلة فيها الطائرة ، وفي الاردن تختص المؤسسة العامة للطيران المدني بمنح شهادة الصلاحية للطيران، و يجوز أن تعتمد شهادة صلاحية للطيران صادرة عن دولة أخرى ، كما لها أن تعلق اعتماد هذه الشهادة على استكمال أي شروط مطلوبة ،كما نصت المادة 33 من إتفاقية شيكاغو لعام 1948 بأن الشهادات التي تعطى من دولة متعاقدة يعترف بها من سائر الدول المتعاقدة بشرط أن تكون الدولة مانحة شهادة قد راعت الحد الادنى من الشروط

---

[1] حداد،الياس، مرجع سابق, ص34

المنصوص عليها في الإتفاقية،وهي الشروط الواردة في الملحق رقم 8 منها المتعلق بشهادة الطائرة للطيران، و اذا لم تراع الدولة هذه الحدود الدنيا جاز للدول الأخرى أن ترفض تحليق الطائرة فوق أراضيها إلا بترخيص خاص منها (مادة 40 من الإتفاقية) ، أما اذا نظرنا لقانون الطيران المدني الأردني فيما يتعلق بشهادة الصلاحية نصت عليها المادة 10 فقرة (ب) (أن تكون الطائرة صالحة للطيران و ثبت ذلك بشهادة صلاحية الطائرة سارية المفعول وصادرة عن الدولة المسجلة فيها أو المعتمدة فيها) و يشترط أن يلتزم مستثمر الطائرة بما تحتوية شهادة الصلاحية للطيران من شروط وقيود ، والمؤسسة كما ذكرنا مسؤولة عن منح هذه الشهادة و لها اذ ما تبين عدم سلامة أي طائرة مسجلة في الدولة ، أو عدم صلاحية طرازها للطيرانأن توقف أو أن تسحب شهادة صلاحيتها للطيران، و لها أن تخضع الطائرة لكشف كما أوجبت المادة 49من القانون نفسه تجهيز كل طائرة مسجلة في الدولة بالأجهزة و المعدات المنصوص عليها في ملاحق إتفاقية شيكاغو و تعديلاتها و المعمول بها في الدولة [1]كما للمؤسسة أنتطلب خبيرفني لتركيب أجهزة أو معدات اضافية أو خاصة على أي طائرة مسجلة في الدولة ضماناً لسلامة الطائرة و من عليها أو لتسهيل عمليات البحث والانقاذ، و يجب على المستثمر الامتثال لطلب المؤسسة بتركيبها ،و أن لا تسمح بطيرانها الا بعد اتخاذ التدابير الكفيلة بتأمين سلامة طيرانها، وشهادة صلاحية الطيران ما هي إلا اثبات قانوني عن الصلاحية الفنية للطائرة للطيران، بالتالي يجب أن تكون الطائرة صالحة للطيران بشكل دائم مما يوجب على مستثمرها صيانتها بشكل دوري ومستمر .

ثانياً–صيانة الطائرة (عقد الصيانة)

تمنع المادة 45 فقرة2 من قانون الطيران المدني على مستثمر الطائرة القيام بعملية النقل الجوي التجاري أو الأعمال الجوية مالم تتم صيانتها ، بما في ذلك محركاتها وما فيها من تجهيزات وأجهزة لاسلكية طبقاً لدليل الصيانة المعتمد بواسطة فنيين من المؤسسة العامة للطيران، ويستدل على ذلك بموجب السجل الفني الذي يجب أن يحتفظ به المستثمر على متن الطائرة ، وصيانة الطائرة تتم[1]بموجب عقد بين المستثمر والمؤسسات المختصة بالصيانة والمعتمدة من المؤسسة العامة للطيران المدني ، لأنه لا يمكن لأي شخص أن يقوم بإصلاح الطائرة ، بل لابد أن تتوافر لديه صفات القائم على صيانة الطائرة[2]، و هو الدور الذي تقوم به المؤسسة العامة للطيران المدني و ذلك باختيار الجهات المختصة بعملية الصيانة، ولها أيضاً وقف أو إنهاء اعتماد أي مؤسسة وطنية أو أجنبية تقوم بصيانة وتعمير الطائرات المسجلة في الدولة اذ ما تبين لها تدني مستوى الكفاءة الفنية فيها أو امتنعت عن تمكين مفتشي سلامة الطيران من أداء التفتيش الدوري أو الفجائي الذي تقرره سلطة الطيران المدني،أما بالنسبة لطبيعة عقد صيانة الطائرة قياساً على عقد اصلاح السفينة فأنه لا يعدو أن يكون عقد مقاولة عادي تتحدد فيه الأجزاء المطلوب اصلاحها في الطائرة والتزامات الاطراف

---

(1) ان مجلس منظمة الطيران الدولي، قد اصدر ثمانية عشر ملحقا والمتخصصة في شتى شؤن الطيران عن طريق اللجان الفرعية التابعة له منها سبعة عشر ملحقا يتعلق بالنواحي الفنية الصادرة من لجنة الملاحة الجوية بينما الملحق التاسع الخاص بتسهيلات النقل الجوي الصادر من لجنة النقل الجوي.

(2) نصت المادة 39 فقرة أ من قانون الطيران المدني على حالات شطب الطائرة من السجل الوطني إذافقدت أحد الشروط في هذا القانون والتعليمات الصادرة عن المجلس , أو إذا هلكت أو فقدت أوسُحبت نهائياً من الإستعمال وتعتبر الطائرة بحكم المفقودة عند صدور قرار من المجلس وعلى مالك الطائرة أن يخطر جهة مختصة بكل تغير يطرأ على الحالات التي نصت عليها هذه المادة فور حدوثه , مع إعادة شهادة تسجيل الطائرة

حيث اقتضت المادة 45من قانون الطيران المدني الاردني (تقوم المؤسسة باعتماد المؤسسات الوطنية و الأجنبية التي تقوم بصيانة و عمرة الطائرات المسجلة في الدولة و محركاتها و مكوناتها الأخرى ، يجوز للمؤسسة وقف أو أنهاء اعتماد أي مؤسسة وطنية أو أجنبية تقوم بصيانة و عمرة الطائرات المسجلة في الدولة اذا ما تبين لها تدني مستوى الكفاءة الفنية)

المتولدة عنه،[1] و قياساً على السفينة ايضاً فأن المادة التاسعة من القانون الفرنسي الصادر في 3يناير عام 1967 و الخاص ببناء السفينة تنص على اعتبار متعهد الاصلاح ضامناً للعيوب الخفية الناتجة عن عمله شأنه في ذلك شأن الباني البائع ، هذا و تتشدد محكمة النقض الفرنسية في تطبيق هذا النص حيث تقضي بأن التزام متعهد الاصلاح باجراء الاصلاحات اللازمة هو التزام بنتيجة وبالتالي فلا يجوز له تجنب المسؤولية مالم يقم باثبات وجود السبب الأجنبي.ويترتيب على عدم مراعاة المستثمر لما يتطلبه قانون الطيران المدني الأردني (شهادة صلاحية ودليل صيانة وسجل فني) عدم إمكانية مباشرة نشطاها ضمن إقليم المملكة.

المطلب الثاني

ملكية الطائرة

سيتم التعرف في هذا المطلب على كيفية اكتساب الملكية وأسبابها،وأن تعدد أسباب اكتساب ملكية الطائرة يرجع إلى الارادة (كعقد صناعة الطائرات، وعقد بيع الطائرة) ، ومنها ما يرجع إلى وقائع مادية يرتب عليها القانون أثراً كالوفاة (الميراث) والشروط اللازمة لاكتساب الملكية. والطائرة قبل صدور التشريعات الخاصة بالملاحة الجوية كانت تعامل معاملة المنقولات بشكل عام، فكان يسري على الطائرة أحكام تملك المنقول بما في ذلك قاعدة الحيازة في المنقول(سند الملكية)، ولا يتفق هذا النظام مع أهمية الطائرة ولا الدور الاقتصادي الحيوي الذي تقوم به في حياتنا المعاصرة ، و هذا ما دعا إلى تشريعات دولية ووطنية تحقق حماية أكبر لهذا المرفق الهام و تحقق حماية للغير. فأخضعت القوانين المختلفة الطائرة لنظام قانوني خاص مستمدة في مجمله من الفصل الثالث من

---

[1] البارودي ،علي.العريني ،محمد فريد.الفقي ، محمد السيد.(2001)القانون البحري و الجوي . بيروت –لبنان منشورات الحلبي الحقوقية . ص136 .

الباب الأول من إتفاقية شيكاغو لعام 1944 والمتعلق بتسجيل الحقوق الواردة على الطائرة في سجل الطائرات ، و أيضاً إتفاقية جنيف لعام 1948 في مادتها الأولى تنص عل ضرورة تسجيل كل التصرفات التي[1] ترد على الطائرة في السجل العام للدولة ، و هو ما نهجه المرسوم التشريعي السابق والمتعلق بالطيران رقم 101 لعام 1948 فوضع قواعد هامة فجعل من سجل الطائرات أداة شهر ليس فقط لنقل ملكية الطائرة بل لجميع الحقوق العينية التي ترد عليها فبعد أن نص قانون الطيران المدني الاردني،على اعتبار الطائرة من الاموال المنقولة فيما يتعلق بتطبيق القوانين والأنظمة النافذة في الاردن استطردت على أنه فيما يتعلق بنقل ملكية الطائرة يجب أن يفرغ في صك مكتوب و لا يكون له مفعول تجاه الغير الا بعد قيده في السجل الخاص بالطائرة.كما انه اذا انتقلت الملكية عن طريق الإرث نتيجة وفاة او نتيجة حكم بنقل المكلية او نتيجة نقل حق الإستثمار يجب ان يتم قيد هذا الإنتقال في السجل. ويعد عقد بيع الطائرة من اهم أسباب ملكيتها التي تاتي في مرحلة لاحقةعلى صناعة الطائرة ويتميز هذا العقد عن غيره من العقود مما يدعونا لدراسةهذا العقد والأحكام المميزة له ويستلزم التعرف على هذه الأحكام دراسة كيفية اكتساب ملكية الطائرة .

الفرع الأول : كيفية اكتساب الملكية

يعرف عقد بيع الطائرة بأنه العقد الذي يلتزم بموجبه مالك الطائرة (البائع) بأن ينقل للمشتري ملكية الطائرة مقابل ثمن نقدي ، فعقد البيع من عقود المعاوضة الذي يرتب التزامات عل أطرافه، والبيع من العقود المسماة التي أفرد لها المشرع أحكاماً خاصة في القانون المدني الاردني، ولكن اذ ما نظرنا إلى عقد بيع الطائرة فهل يمكننا القول بأنه يتميز بقواعد خاصة متفردة عن عقد البيع

---

(1) الأسيوطي، انيس ثروت، عام 1996، قانون الطيران المدني، دار النهضة العربية، ص74.

المنصوص عليه بالقانون المدني ؟ توجب إتفاقية جنيف لعام 1948 الاعتراف بحق الملكية لكن تشترط لهذا الاعتراف أن يكون هذا الحق قد أنشئ بصورة صحيحة وفقاً لقانون دولة التسجيل وأن يتم قيده في السجل الوطني، واذ ما نظرنا لقانون الطيران المدني الاردني لنتعرف على الشروط التي يجب توافرها في عقد البيع ، نرى أنه لعقد بيع الطائرة أحكام خاصة ينفرد بها عن غيره من عقود البيع ويستلزم ذلك دراسة تجارية عقد بيع الطائرة أولاً ثم أركان هذا العقد ثانياً ثم موضوع إشهار هذا العقد ثالثاً.

أولاً –تجارية عقد بيع الطائرة

فيما يتعلق بتجارية عقد بيع الطائرة نفرق بين الصفة التجارية بالنسبة للبائع و للمشتري ،فالعقد يكون تجارياً بالنسبة للبائع اذا أنطبقت عليه أحكام معينة و ذلك بالقياس على السفينة، فالعقد يكون تجارياً للبائع اذا كان ضمن مشروع سواء كانهذا المشروع لصناعة الطائرات او لشرائها، لكن يجب أن يكون الهدف من هذه العملية استثمارها في الملاحة الجوية التجارية أو المتاجرة ببيعها ، و قد يكون البيع تجارياً ايضاً بالنسبة للبائع (شراء المنقولات المادية و غير المادية لأجل بيعها بربح سواء بيعت على حالتها أم بعد شغلها أو تحويلها)، و الطائرة بما أنها من المنقولات المادية فالبائع الذي يقوم بعملية المتاجرة بشراء الطائرات من أجل بيعها سواء بيعت على حالها أم بعد صيانة و تحسين يعتبر عمله تجارياً ولو لم تكن المتاجرة ضمن مشروع، أما بالنسبة للمشتري فيكون العقد تجارياً بالنسبة له فالعمل تجاري اذا كانالهدف منه المتاجرة (شرائها من أجل بيعها أو تأجيرها)، كما يمكن أن يكون هذا العقد تجارياً بالنسبة له، بالتالي اذ ما كان المشتري تاجراً و يقوم بعملية الشراء تلبية لحاجات تجارته فيكون هذا العقد تجارياً بالتبعية الشخصية ولا يعني بأي حال أنه ثمة صلة بين الصفة التجارية لشراء الطائرة و خضوع هذا الشراء لأحكام قانون الطيران المدني الخاصة

، فهذه الأحكام تنطبق على الملاحة الجوية التي تقوم بها الطائرة أياً كان موضوعها، والغرض منها اي سواء كانت ملاحة تجارية أم غير تجارية ، وترتيباً على ذلك فأن شراء طائرة للنزهة ولو أنه عمل مدني يخضع لقواعد قانون الطيران المدني لا سيما تلك المتعلقة بضرورة تسجيل بيع الطائرة في السجل كشرط لنقل ملكيتها[1]

الفرع الثاني : شروط اكتساب الملكية

للعقد بصفة عامة أركان رئيسية هي التراضي و السبب و المحل ، و لا يختلف عقد بيع الطائرة من هذه الناحية عن سائر العقود ، غير أنه يظل لعقد بيع الطائرة ذاتية خاصة فيما يتعلق ببعض الآحكام التي تضمنها قانون الطيران المدني.

أولاً –الرضا

أن مبدأ حرية الارادة في العقود يترك للناس حرية البيع و الشراء و بالشروط التي يحددونها بما لا يخالف النظام العام ، ولكن اعتبارات إقتصادية وإجتماعية جعلت المشرع يقيد هذه الحرية ، وان كان عقد البيع مبدئياً عقداً رضائياً ينعقد بمجرد تبادل الطرفين الايجاب والقبول ، لكن ثمة حالات استثنائية يخضع فيها البيع إلى اشكال معينة، كما في حالة فالمشرع الاردني يتطلب أن يتم عقد بيع الطائرة بموجب سند رسمي و يعد هذه الرسمية شرطاً لقيام كل التصرفات القانونية التي تنصب على نقل ملكية الطائرة و ليس البيع فقط. **الشكلية شرط لازم لإنعقاد عقد بيع الطائرة** ونص المشرع بالنسبة لعقد بيع الطائرة إلى جانب الرضا شرطاً أخر وهو شرط الشكلية، بالتالي يجب أن يكون عقد بيع الطائرة ليس فقط مكتوباً كما كان الحال في التشريع الجوي القديم لعام 1948 بل مبرم بسند

---

[1] البارودي ،علي.العريني ، محمد فريد. الفقي،محمد السيد، مرجع سابق، ص138.

رسمي أيضاً . والحكمة من اشتراط الشكلية أن لا يقتصر الغرض الذي من اجله طلب المشرع افراغ عقد بيع الطائرة بشكل رسمي على مجرد حماية البائع وتوجيه نظره إلى خطورة تصرفه[1]، وما سيترتب علية من اثار كما هو الحال في عقد الهبة ،أنما قصد المشرع ايضاً من وراء الشكلية الوقوف على نتائج إنتقال ملكية الطائرة، بحيث اذا أخذنا بنقل الملكية بين الطرفين بمجرد الاتفاق فأن من شأن ذلك وقوع مخاطر الاستغلال الجوي للطائرة بمجرد هذا الاتفاق على عاتق المشتري كما قصد المشرع من الشكلية أحكام الرقابة على جنسية الطائرة من جهة ثالثة ، حيث أن المشرع في قانون الطيران المدني اشترط لاحتفاظ الطائرة بجنسيتها الاردنية أن يكون مالكها أو مستأجرها متمتعاً بالجنسية الاردنية ، و ذلك تطبيقاً لإتفاقية شيكاغو، حيث أوجبت الإتفاقية تمتع الطائرة بجنسية الدولة التي سجلت في سجلاتها [2]ونصت على عدم جواز تسجيل الطائرة بأكثر من دولة متعاقدة ، وترتيباً على ذلك أيضاً إلىجميع التصرفات التي من شأنها أن تنقل ملكية الطائرة وبالنظر لقانون الطيران المدني المتعلق بالشكلية يتبين أن الشكلية لا تطبق الا بالنسبة للبيع الاختياري للطائرة دون البيوع الجبرية حيث أن الأخيرة تتم تحت نظر القضاء، وتخضع لاجراءات أشد ، و التي من شأنها أن تحكم الرقابة على هذا النوع من البيوع ، و نظراً لعمومية المادة السالفة الذكر فأن شرط الشكلية التي طلبها المشرع يشمل بيع الطائرات ايا كان اختصاصها يستوي في ذلك ان تكون الطائرة طلبها المشرع يشمل أياً كان اختصاصها ، يستوي في ذلك أن تكون الطائرة تجارية أو طائرة خاصة .باعتبار ان الشكلية التي تطلبها المشرع استثناء عن الاصل لابد من معرفة تكييف هذه الشكلية فالأصل الحرية

---

(1) سوار ، محمد وحيد الدين . (2004) . النظرية العامة للإلتزام. جامعة دمشق. ص198.

(2) رضوان ،ابو زيد، مرجع سابق، ص58 .

(3) حيث اشترطت المادة (38) من قانون الطيران المدني الأردني لتسجيل الطائرة في السجل الوطني ان تكون مملوكة من اشخاص طبيعين او اعتبارين متمتعين بالجنسية الأردنية واكدته المادة (39) من القانون ذاته بحيث اوجبت شطب الطائرة من السجل الوطني أذا فقد مالكها جنسيته الأردنية او اذا ماانتقلت ملكيتها الى جهة اجنبية ولم تعد الدولة معنية بها.
المادة 17 من اتفاقية شيكاغو عام (1944)تحمل الطائرات جنسية الدولة التي سجلت بسجلاتها.

في الإثبات خصوصا اذا ما اعتبرنا عقد بيع الطائرة تجاريا مما يدعونا للتساؤل حول طبيعة الشكلية التي تطلبها المشرع لمجرد إثبات عقد بيع الطائرة أم انها ركن ينتفي العقد في حال تخلفها إذا اعتبرنا الشكلية المتطلبة لمجرد الإثبات فأنه يكفي رضاء المتعاقدين لتمام وجود عقد بيع الطائرة ويبقى عقد رضائي حتى لو اشترط القانون لإثباته الكتابة بالتالي فإن العقد يجوز اثباته بالإقرار او اليمين الحاسمة[1]إلا انه بالنظر لقانون الطيران المدني الأردني فملكية الطائرة تنتقل بمودب سند رسمي وبمفهوم المخالفة فالملكية لاتنتقل في حال تخلف هذه الشكلية ونسنتتج منذلك ان عقد بيع الطائرة من العقود الشكلية باعتبار عقد شكلي لايتم بمجرد الرتاضي بل يجب لتمامه اتباع شكلية معينة يوجبها القانون فالتراضي وان كان لازما الا انه غير كافي يكون بذلك العقد غير نافذ مابين المتعاقدين ولايمكن اثباته مع الاقرار او اليمين[2].

ثانياً –المحل

أن تطبيق أحكام القانون الجوي الخاصة على بيع الطائرة يستلزم أن يكون محل التزام البائع طائرة صالحة للملاحة[3]، فالاتفاقيات الدولية تأتي لتطبق أحكامها على الطائرة التي تكون صالحة للملاحة الجوية و تتوافر فيها كل الشروط التي طلبتها الاتفاقيات الدولية والقوانين الخاصة، وبالتالي لا يخضع لهذه الاحكام بيع الطائرات أثناء فترة التصنيع كما مر معنا سابقاً ، فاذا توافرت شروط صلاحيتها للملاحة خضع بيعها لأحكام قانون الطيران المدني الخاصة شريطة أن تكون بطبيعة الحال موجودة فعلاً وقت البيع فأن لم تكن موجودة بسبب هلاكها مثلاً وقع العقد باطلاً بطلاناً مطلقاً

---

(1) السنهوري ، عبد الرزاق، الوسيط في شرح القانون المدني نظرية الالتزام بوجة عام)الجزء الاول ، ص127

(2) المرجع السابق , ص127.

(3) فالطائرة بالمفهوم القانوني كما ورد في قانون الطيران المدني الأردني (اي الة باستطاعتها أن تستمد بقائها من ردود فعل الهواءو غير المنعكسة عن سطح الأرض

لأنعدام أحد أركانه الموضوعية المتمثلة في المحل[1].وقياساً على السفينة ، بحيث أجاز بعضهم اعتبار بيع السفينة من عقود الغرر اذا اتخذ صورة العقد المسمى بالبيع أياً كانت الاحتمالات (احتمال وجود السفينة أو هلاكها) أو البيع بشرط الأخبار الحسنة أو السيئة ، ففي هذا العقد يكون مصير السفينة مجهولاً بالنسبة للمتعاقدين الأمر الذي يدفع مالكها للقيام بببيعها بثمن منخفض مقابل تحمل المشتري خطر هلاكها، وفي هذه الحالة يقع العقد صحيحاً ولو تبين لاحقاً أن الطائرة كانت وقت التعاقد قد هلكت، هذا ما يسمى بالعقد الاحتمالي [2]، الا أنه بالرغم من ذلك فأن هذا العقد غير متصور فيما يتعلق بالطائرات، فالطائرات تكون رحلاتها قصيرة لا تتعدى الساعات بعكس السفن التي قد تبقى فترات طويلة في رحلاتها،ولا يقتصر محل العقد على الطائرة، بل يمتد إلى ملحقاتها التي تعتبر لازمة لأداء مهمتها دون حاجة إلى النص صراحة في عقد البيع عليها ، الا اذا اتفق الطرفان على خلاف ذلك .

ثالثاً –السبب

أم فيما يتعلق بركن السبب ، فالسبب في عقد بيع الطائرة لا يختلف عن السبب المطلوب في غيره من العقود ، بحيث يلزم أن يكون هنالك سبب من وراء تعاقد كل من البائع و المشتري فالمشتري قد يهدف من وراء عملية بيع الطائرة استغلالها بنقل الركاب أو نقل البضائع أو استخدامها كطائرة خاصة ، و البائع يهدف من البيع الحصول على الثمن ، و السبب المقصودهنا هو السبب

---

(1) إذا كان محل الألتزام مستحيلاً فيحد ذاته كان العقد باطلا.

(2) نصت المادة 465قانون المدني الاردني اذا كان السبب مخالفا للنظام والاداب العامة ولم يكن للعقد سبب يعتبر العقد باطلا

المجرد و المشترك في عقود البيع كافة[1]، وبالتالي لا بد من توافر سبب و يجب أن يكون هذا السبب أو الباعث مشروعاً غير مخالف للنظام و الآداب العامة.

المطلب الثاني

إشهار عقد بيع الطائرة

لأن الطائرات تعد من وسائل النقل المهمة و التي تمثل قيمة مالية ضخمة و تشكل نصيبا مهماً من ثروات الناس فتجدر حمايتها أسوة بالعقارات هذا من جهة ، أما من جهة أخرى فالطائرة معدة للتنقل بطبيعتها مما يجعل قيدها في سجل خاص وسيلة لوصفها و تعيينها اخضاع إنشاء الحقوق العينية عليها ونقلها و أنقضائها إلى اجراءات قريبة من الاجراءات العقارية[3]. كما أن لتسجيل عقد بيع الطائرة كجميع التصرفات القانونية الواقعة على الطائرة أهمية بحيث:

1- يسمح الاطلاع على السجل المذكور التعرف على التصرفات و الواقع و كل ما يتعلق بالطائرة من بيانات مهمة تمكن كل من يهمه الأمر من التعرف تعرفاً كافياً عليها.
2- أن لسريان انتقال ملكية الطائرة بحق الغير عن طريق الشهر أهمية أخرى ، بحيث لا يكتسب أحد حقاً على طائرة مسجلة في السجل الوطني مالم يكن مطمئناًإلى الحقوق المترتبة عليه .

---

(1) الحكيم ،جاك يوسف ، مرجع سابق ص77.(3)البارودي، علي ، العريني، محمد فريد، الفقي ،محمد السيد،مرجع سابق،ص140

(3) الحكيم ، يوسف جاك. ، مرجع سابق ص202 .

الفرع الاول: آثار شهر عقد بيع الطائرة

تنص الفقرة الثانية من المادة الثانية لإتفاقية جنيف لعام 1948 على أنه (مالم ينص على ما يخالف أحكام الإتفاقية يحدد قانون الدولة المتعاقدة حيث تم قيد الحق الاثار المترتبة في مواجهة الغير على قيد حق من الحقوق المنصوص عليها في الفقرة الاولى) ،فالمشرع الدولي في الإتفاقية الدولية أحال للقانون الوطني تحديد الاثار المترتبة عن القيود (و منها نقل الملكية) تجاه الغير، وأعطى الحق للدولة أن تحول دون قيد نقل الملكية اذا لم ينشأ بطريقة صحيحة وفقاً لقانونها الوطني[1]. و ذهب المشرع في قانون الطيران المدني إلى أن اتباع أحكام و شروط عقد البيع واتباع الاجراءات شكلية بالعقد غير كاف لتسري اثارالعقد تجاه الغير، بل تطلب في ما يتعلق بعقد بيع الطائرة القيام بإجراءات تقترب من الاجراءات المتبعة في نقل ملكية العقارات بحيث تتطلب القيام بشهر العقد، فنص القانون بأنيتم نقل ملكية الطائرة بموجب سند رسمي و لا يكون له أي اثر تجاه الغير الا بعد قيده بالسجل الوطني . فالمشتري لا يستطيع الاحتجاج بحقه العيني المذكور على غير البائع قبل قيامه بشهر عقد البيع في السجل الوطني ، و في هذه الحالة يتحمل مفعول القيود السابقة التي أجراها الغير بحسن نية في السجل الوطني، أما اذا كان الغير سيئ النية و سبق المشتري في التسجيل في السجل الوطني وهو عالم بعقد بيع الطائرة، أمكن للمشتري التمسك بحقه حياله و ترقين قيد الغير السابق في التاريخ اذا كان يتعارض مع حقه، فإذا أراد الاحتجاج على الغير كدائني البائع الذين يودون ايقاع الحجز على الطائرة أو مكتسبي أحد الحقوق العينية على الطائرة، وجب عليه تسجيل العقد بالسجل الوطني .

---

[1] لفقرة 3–2من المادة 2من إتفاقية جنيف لعام 1948.

الفرع الثاني: آثار عقد بيع الطائرة:

نبين فيه التزامات البائع من خلال أربع نقاط هي نقل ملكية الطائرة –تسليم الطائرة– التزام البائع بضمان التعرض والاستحقاق وأخيراًضمان العيوب الخفية.بالنسبة فرع اول والفرع الثاني نبين فيه التزمات المشتري التي تتمثل بالالتزام بدفع الثمن وتَسلُم الطائرةُ.ينشئ عقد بيع الطائرة التزامات على عائق طرفيه (البائع والمشتري)شأنه في ذلك شان العقود الملزمة للجانبين والتي يترتب على انعقادها إنشاء التزمات متبادلة في ذمة كل من طرفيها ويوجد ارتباط بين هذه الإلتزمات مما يقضي ببطلان التزمات احد الطرفين اذا كان التزام الطرف الاخر باطلا لأي سبب من اسباب البطلان ويترتب ايضا عل عدم قيام احد الطرفين بالوفاء بالتزامه جواز مطالبة الطرف الاخر بفسخ العقد.

أولاً – التزامات البائع

أ) نقل ملكية الطائرة: يعد التزام البائع بنقل ملكية الطائرة إلى المشتري جوهر عقد البيع ، حيث أن هذا الالتزام هو المقصود من عملية البيع ، فلا يمكن وجود عقد بيع دون نقل ملكية الحق المبيع إلى المشتري، ينشئ عقد بيع الطائرة التزامات على عاتق طرفيه (البائع، و المشتري) شأنه في ذلك شأن العقود الملزمة للجانبين والتي يترتب على انعقادها إنشاء التزامات متبادلة في ذمة كل من طرفيها ويوجد ارتباط بين هذه الالتزمات مما يقضي ببطلان التزامات أحد الطرفين اذا كان التزام الطرف الأخر باطلاً لأي سبب من أسباب البطلان، و يترتب أيضاً على عدم قيام أحد الطرفين بالوفاء بالتزاماته جواز مطالبة الطرف الأخر بفسخ العقد، ويترتب على عقد بيع الطائرة التزامات في ذمة البائع وهي : نقل ملكية الطائرة (وهو أهم التزام في عقد بيع الطائرة)وتسليم الطائرة ، وضمان التعرض و الاستحقاق، و ضمان العيوب الخفية، أما التزامات المشتري فهي الوفاء بالثمن، تحمل

مصروفات البيع ، وتسلم الطائرة ، الأصل فيما يتعلق بالمنقولات بشكل عام أن يتم تنفيذ الالتزام بنقل الملكية بمجرد العقد[1]، والأمر ذاته فيما يتعلق ببيع الطائرة الا أن المشرع في قانون الطيران المدني أوجب أن يتم هذا العقد[2]بموجب سند رسمي ، فعقد بيع الطائرة من العقود الشكلية كما مر معنا، بالتالي لا ينتج عن هذا العقد أي أثر ولا تنتقل ملكية الطائرة للمشتري إلا في حال تم اتباع الخطوات الرسمية المطلوبة ، فاذ ما نشأ عقد بيع الطائرة صحيحاً و مستوفياً لأركان هو شروطه التي تطلبها قانون الطيران المدني، فإن العقد ينتج اثاره بين المتعاقدين منذ ابرامه، ولكن انتقال ملكية الطائرة باتباع الخطوات الرسمية المطلوبة يكون في حال كان كل المتعاقدين متمتعين بالجنسية الاردنية،أما في الحالة التي يكون فيها المشتري لا يتمتع بالجنسية الاردنية فنقل الملكية لا يرتب أي اثار قبل موافقة المؤسسة العامة للطيران المدني.

ب) تسليم الطائرة: يتفرع عن الالتزام بنقل ملكية الطائرة التزامان، التزام تسليمها للمشتري، والتزام المحافظة عليها حتى موعد التسليم للمشتري، ويعتبر الالتزام بالتسليم التزام بتحقيق غاية ، فيلتزم البائع بتسليم الطائرة في الميعاد المتفق عليه وبالحالةالتي كانت عليها وقت التعاقد ، أي بحالة التي تكون معها الطائرة صالحة للملاحة الجوية وفقاً لخصائصها الفنية، وصالحة للاستخدام

---

[1]السنهوري ، عبد الرزاق،(1980)العقود التي تقع على الملكية(البيع والمقايضة)، دار احياء التراث العربي،ص425

[2] المادة 29من قانون المدني الاردني (لا يجوز اجراء اي عملية بيع او رهن او اي تصرف قانوني على اي طائرة مسجلة في السجل الوطني إلى شخص اجنبي ، الا بعد موافقة سلطة الطيران المدني) .

وفقاً لما نص عليه العقد بين الطرفين، ويشمل التسليم ملحقات الطائرة كلها أو بعضها بحسب الاتفاق ، ويعتبر من الملحقات كل المعدات والتجهيزات اللازمة للطائرة للقيام بالرحلات الجوية.

ت) كما يلتزم البائع أيضاً بضمان التعرض والاستحقاق :يجب على بائع الطائرة أولاً ضمان التعرض الصادر منه سواء كان مادياً أو قانونياً و الذي يحول كلياً أو جزئياً دون انتفاع المشتري بملكية الطائرة[2]، كما في الحالة التي يقوم فيها ببيع الطائرة مرة ثانية و يقوم المشتري الثاني بتسجيل هذا العقد قبل المشتري الاول .

وعليه أيضاً ضمان التعرض القانوني الصادر من الغير و الذي يحول دون انتفاع المشتري بملكية الطائرة، و ذلك في الحال الذي يدعي الغير حقاً على الطائرة سواء كان حقاً عينياً كملكية الطائرة، أو كان حقاً شخصياً كحق المستأجر ثابت التاريخ [1]،و يجوز للمتعاقدين أن يتفقا على اسقاط الضمان لكن البائع يبقى مسؤولاً عن الاستحقاق الناتج عن فعله ولو تم الاتفاق على اسقاط الضمان[2]

د) ضمان العيوب الخفية: من المفروض أن يلتزم البائع بنقل ملكية الطائرة للمشتري ، فظهور عيب خفي مؤثر في الطائرة من شأنه أن يجعلها غير صالحة للغرض الذي أعدت من أجله وذلك يكون اخلالاً بالتزام البائع يرتب ضمانه، والعيب الذي يوجب الضمان يجب أن يكون مؤثراً، وقديماً، وخفياً،[3] ويكون العيب مؤثراً فيما يتعلق ببيع الطائرة اذا كان ينقص من قيمة الطائرة أو من الانتفاع

---

[1] المادة (485) من القانون المدني يضمن البائع عدم التعرض للمشتري في الأنتفاع بالمبيع كله او بعضهويكون البائع ملزما بالضمان ولو كان اجنبيا قد ثبت حقه بعد البيع اذا كان هذا الحق قد آل اليه من البائع نفسه

[2] عبد الرزاق السنهوري, مرجع سابق, ص 647.

[3] المادة(503) من القانون المدني إذا إتفق على عدم بقي البائع مسؤلا عن اي إستحقاق ينشأ عن فعله ويقع باطلا كل إتفاق يقضي بغير ذلك أما إذا كان إستحقاق المبيع قد نشأ بفعل الغير,فأن البائع يكون مسؤلا عن رد قيمة المبيع وقت الإستحقاق إلا إذا ثبت أن المشتري كان يعلم وقت المبيع سبب الإستحقاق .
عبد الرزاق السنهوري , مرجع سابق , ص717. له وقت البيع حق على المبيع يحتج به على المشتري يكون البائع ملزما بالضمان ولو كان الاجنبي قد ثبت حقه بعد البيع اذا كان هذا الحق قد آل اليه من البئع نفسه

بها، وذلك بحسب الغاية التي بيعت من أجلها، فالطائرة معدة للملاحة الجوية فأن من شأن أي عيب يجعلها غير قادرة على القيام بعملية الملاحة الجوية أن يكون عيباً مؤثراً ، كما في حالة وجود عيب في محرك الطائرة ، أو أجنحتها ، أو في الاجهزة اللازمة لعمليات الملاحة الجوية ، كما يكون العيب مؤثراً أيضاً في حالة عدم توفر ما نص عليه العقد من التجهيزات والأدوات اللازمة للإنتفاع بالطائرة، كما لو كانت الطائرة معدة لنقل مواد عينة تحتاج إلى تجهيزات خاصة لنقلها فعدم توافر هذه التجهيزات أو وجود عيب فيها من شأنه أن يكون من العيوب المؤثرة التي توجب الضمان، لا يكفي أن يكون العيب مؤثراً، بللابد أن يكون قديماً، أي يكون هذا العيب موجوداً قبل التسليم، ولا فرق في أن يكون هذا العيب موجوداً عند أبرام عقد بيع الطائرة أو عند تسليمها [1]كما يجب أن يكون العيب خفيا، والعيب يكون خفياً اذا لم يكن ظاهراً بحيث لا يمكن للمشتري تبينه عن طريق الفحص بعناية الرجل العادي ، ولكن نظراً لتعقيد عملية صناعة الطائرات، ونظراً للتكنولوجيا المستخدمة فيها ، فأن اكتشاف العيب عملية صعبة و تحتاج إلى تقني أومتخصص، ويجوز للمتعاقدين أنقاص او زيادة او اسقاط الضمان، وذلك باتفاق خاص، الا أنه في حالة الأنقاص او الاسقاط يقع هذا الاتفاق باطلااذا كان البائع سيئ النية [2].

---

[1] مرجع سابق , ص 722

[2] نصت المادة (530) من القانون المدني الأردني انه يجوز للمتعاقدينباتفاق خاص ان يزيدا في ضمان الاستحقاق او ينقصا منه او يسقطا هذا الضمان ويقع باطلا كل شرط يسقط الضمان او ينقصه اذا تعمد البائع اخفاء حق.

الفرع الثاني :التزامات المشتري

أما المشتري فيلتزم بموجب عقد بيع الطائرة بدفع الثمن ، وتسلم الطائرة:

أ- الالتزام بدفع ثمن الطائرة :

دفع ثمن الطائرة هو الالتزام الأساسي الذي يقع على عاتق المشتري ، وهو الالتزام المقابل للبائع و المتعلق بنقل ملكية الطائرة ، فالبيع نقل ملكية في مقابل ثمن[1]. الأصل أن يتم دفع ثمن الطائرة عند التسليم ، لكن فيما يتعلق بالطائرات و مالها من قيمة اقتصادية هامة فلا تترك هذه التفصيلات للقواعد العامة ، فغالباً ما تنص عقود البيع على الشروط التي يتم وفقها دفع الثمن من حيث المقدار ومكان و زمان الوفاء به .

ب- تسلم الطائرة:

يجب على المشتري أن يتسلم الطائرة في مكان وجود الطائرة عند العقد، وأنيتحمل نفقات هذا التسلم، مالم ينص عقد بيع الطائرة على تفاصيل اخرى فيما يتعلق بالتسلم ونفقاته [2]، وإذا كان موضوع نقل الملكية عن طريق البيع أهم المواضيع المتعلقة بملكية الطائرة ، الا أن استغلال هذه الملكية لا يقل أهمية أيضاً ، فمن غير المعقول فصلملكية الطائرة عن استغلالها ، ذلك لما للطائرة من قيمة مالية كبيرة و ما لاستثمارها واستغلالها من فوائد كبيرة لمالك .

---

(1) السنهوري ، عبد الرزاق، مرجع سابق، ص771

(2) المادة (522) القانون المدني الاردني تنص انه اذا لم يعين الاتفاق او العرف مكانا او زمانا للتسليم المبيع وجب على المشتري ان يتسلمه في المكان الذي يوجد فيه المبيع

الفصل الثالث

مفهوم الرهن

قد توضع الطائرة باعتبارها مالاً منقولاً تأمينياً لدين معين كما هو الحال بالنسبة للأموال عموماً، وباستثناء مايشترطه المشرع الأردني من موافقة سلطات الطيران المدني على الرهن اذا كان لصالح الأجنبي (المرتهن غير أردني)على طائرة أردنية ،فأنه لم ينظم رهن الطائرة بأحكام خاصة كما فعلت بعض التشريعات وبما يتوافق والتوجهات الحديثة بهذا الشأن .وبذلك يترك المشرع ألأردني هذا الأمر للأحكام العامة المتعلقة برهن المنقولات الواردة في القانون المدني الأردني،وليس كما فعل المشرع الأردني بالنسبة للسفينة حيث وردت أحكام رهن السفينة مثلا مفصلة في قانون التجارة البحرية في المواد (63_74) . وكذلك بالنسبة للسيارات التي يجب تسجيل رهنها في السجلات الخاصة لدى دائرة الترخيص[1]، وإزاء هذاالوضع نجد أنه لابد من العمل على وضع نصوص خاصة تتعلق برهن الطائرات يشتملهاالرهن عند رهن الطائرة ، بصورة ملائمة لأهمية النقل الجوي ، تراعى فيها مصلحة جميع سواء من حيث شروطه وإجراءات الرهن والتنفيذ على الطائرة المرهونة والأشياء التي الأطراف ذات العلاقة ،الدائن والمدين، والمستفيدين من قطاع النقل الجوي، أما بالنسبة لكيفية إجراء رهن الطائرة،والأحكام التي تنظم هذه المسألة ،وهل يشترط أن يكون الرهن حيازيا كما هو الحال بالنسبة للمنقولات عموما ،أم انه يمكن أن يتم بشكل رسمي (أي تسجيله في السجلات الخاصة بالطائرة)، هنا نلاحظ أن قانون الطيران المدني نص بشكل استثنائي على وجوب تسجيل جميع التصرفات التي ترد على الطائرة ،هذا ما ورد في المادة (20)من قانون الطيران المدني رقم 50لسنة 1985، ويمكن قياس الطائرة على السيارة ،والسفينة باعتبارها من المنقولات الواجب تسجيلها وبالنسبة

---

(1) قانون الطيران المدني الاردني المادة 2 التي تتعلق اجراءات تسجيل

للاتفاقيات الدولية جاءت إتفاقية جنيف عام1948 نظمت مسائل الرهن وحقوق الامتيازوالبيع الجبري التي ترد على الطائرة،وأفرد للحجز الاحتياطي على الطائرة إتفاقية دولية خاصة ألا وهي إتفاقية روما عام 1933المتعلقة بتوحيد بعض قواعد الحجز على الطائرة، حيث أن الدائن مالك الطائرة وفي سبيل استيفاء حقه من مدينه يمكن أن يواجه مشكلتين احدهما عندما يكون هذا المدين معسراً (اي لاتكفي أمواله للوفاء بديونه) ولا يجد الدائن وسيلة لاستيفاء حقه سوى الدخول في قسمة الغرماء مع باقي الدائنين وعليه فقد لايحصل على كامل حقه بل على جزء منه والأخرى حق المدين أو حرية في التصرف في طائرته فلا يستطيع الدائن الحجز عليها لأستيفاء حقة منها.وهناك نوع يعرف بائتمان التجهيز المقصود به تلك العملية المركبة أو المعقدة الواسعة الإنتشارعلى وجه الخصوص في الولايات المتحدة لتمويل وسائط النقل،ابتداء بسكك الحديد ومن ثم السيارات واخيرا الطائرات والتي تتلخص في بيع الوسائط إلى (أمين) Trusteeيقوم هوبوضعها تحت تصرف المستثمر بعد إصدار سندات قرض مضمونة برهن على هذه الوسائط وعند حلول اجل إستحقاق هذه السندات يقوم المستثمر باعادة شرائها فيكتسب فعلا ملكية الوسائط التي لم تكن قد سلمت اليه الا وفقا لسند بيع مشروط[1]. في حين ان الرهن العائم أو المستمر نظام منحدر عن القوانين البحرية الأنكلوسكسونية معروف فيها بأسم floating chargeيسمح بإيقاع الرهن على اشياء غير معينة عائدة للمدين وحتى على ما قد يعود اليه في المستقبل من اشياء ولكن على العكس من ائتمان التجهيز ، لايحول الرهن العائم بين المشتري المدني(مستثمر الطائرة) وبين إكتسابه ملكية الأموال المشتراة (الطائرات) انما إذا تحرك الدائن او الدائنون حملة سندات القروض للمطالبة بحقوقهم تحول الرهن العائم الى رهن عادي على

---

[1] ياملكي ، اكرم . مرجع سابق. 69

الأشياء العائدة الى المدين في هذا الوقت بالذات.سنتحدث في هذا الفصل عن الرهن وحقوق الامتياز على الطائرة ،ونتعرض لموضوع الأفضلية فيما يتعلق بتزاحم الدائنين على التنفيذ على الطائرة[1].

المبحث الأول

الرهن الوارد على الطائرة

لاينشأ الرهن على الطائرة أو حق الامتيازلا بوجود مديونية، ثم يأتي دور هذه الحقوق تطميناً وتأكيداً على مديونته وحصوله على حقه في تاريخ استحقاقه، مميزاً عن غيره من الدائنين العاديين وذلك خروجا على قاعدة المساواة بينهم، فلا يدخل الراهن أو صاحب حق الامتياز في قسمة الغرماء مع بقية الدائنين إذ يحصل على حقه بداية من ثمن بيع الطائرة[2].الرهن وحقوق الامتياز من الحقوق العينية التبعية التي تعطي الحق لصاحبها(الدائن) سلطة مباشرة للتنفيذ على الطائرة لاستيفاء حقه، وللبحث في هذه الحقوق نتعرض موضوع الرهن بمطلب أول، بعدها نبحث بموضوع حقوق الإمتياز بمطلب ثان.

المطلب الأول

الرهن الوارد على الطائرة

مالك الطائرة يكون بحاجة دائمة وضرورية للأئتمان، السبب في ذلك هو النفقات الباهظة للاستغلال الجوي ، وقد أدت هذه الحاجة إلى اللجوء لنظام الرهن الجوي، فالرهن وسيلة هامة من وسائل الحصول على إئتمان في حقل الاستغلال الجوي، فالبنوك لا تُقدم على إقراض رجال العمال

---

[1] السنهوري ، عبد الرزاق،(1964)، التامينات الشخصية والعينية، دار احياء التراث العربي، ص262

[2] الأسيوطي، ثروت انيس،مرجع سابق , ص75

مبالغ كبيرة للقيام بمشروعاتهم إلا بعد الحصول على ضمانات تكفل بها سداد المبالغ المقترضة [1] ولما كانت الطائرة من المنقولات، فهي تخضع لقواعد رهن المنقول، وهذه القواعد تُفوت على شركات الطيران فرص الحصول على إئتمأن عن طريق رهنها لأن المنقولات يسري عليها نظام الرهن الحيازي مما يقتضي نقل الحراسة إلى الدائن المرتهن، وإذا ما نقلت شركات الطيران حيازة طائراتها إلى البنوك المقرضة تعذر بل استحال إستغلال الطائرات وفات الغرض من الإئتمان [2]بالرغم من تضمن قانون الطيران الأردني،عنوان الفصل الثاني منه وهو "ملكية الطائرات وإيجارها وحجزها ورهنها" فلا نلاحظ سوى المادة (26) والتي تضمنت الإشارة إلى الرهن بنصها"لايجوز التصرف بأية طائرة مسجلة في السجل الوطني لصالح أي أجنبي بما في ذلك البيع والرهن ، الأ بعد موافقة سلطات الطيران. أما نظام الرهن الرسمي فَيمكن المدين الراهن من إبقاء المال المرهون في حيازته،والرهن التأميني هو رهن يقع على العقارات،فالمشرع جعل التأمين حقا عينياً ينشأ على العقارات ليضمن الوفاء بالالتزام، والمشرع خصه بالعقارات من دون الأموال المنقولة بشكل عام لأن كل عقار أفردت له صفحة خاصة لدى دائرة التسجيل ، تدون فيها الحقوق والالتزامات المترتبة عليه ،والرهن التأميني في التشريع لايرد سوى على العقارات إلا ما استثنى بنصخاصإتفاقية جنيف الدولية عام 1948 ذهبت إلى أن اعتبار ارهن الذي يرد على الطائرة يجب أن يكون رهناً رسمياً وهو ما نصت عليه بصريح العبارة في مادتها الأولى وأكدت على ضرورة إعتراف الدول المتعاقدة (بالرهن الرسمي)، ورهن الغاروقة الذي يرد على الطائرة وكل حق مشابه لهما وكل ما نشأ على الطائرة عن طريق الاتفاق ضماناً للدين، الرهن الرسمي يعتبر من أهم التأمينات العينية، وبمقتضاه يثقل هذا الحق العين المرهونة دون أن يتجرد المدين الراهن من حيازته، أما رهن الغاروقه فهو نظام يعرفه القانون الأنكلو– أمريكي،أنه وسيلة من وسائل

---

[1] عبد الرزاق السنهوري،التأمينات الشخصية والعينية، عام 1964،ص262.

[2] ثروت أنيس الأسيوطي, مرجع سابق, ص75.

الائتمان يوافق المدين الراهن على نقل الملكية العين المرهونة إلى الدائن المرتهن مقابل ماحصل عليه من قرض، على أن يكون من حق المدين الراهن شراء الشئ المرهون متى أوفى الدائن المرتهن بكل ماعليه[1]، وهو يقترب إلى ماكان يعرفه الرومان،فضلاً عن الرهن الرسمي ورهن الغاروقة يتضمن النص حماية كل حق مشابة لهما يقر إتفاقاً على الطائرة ضماناً لسداد الدين، وتحيل الإتفاقية هذا الشأنإلى القوانين الوطنية للدول التي قدتحتوي أنظمتها على العديد من وسائل الائتمان هذه[2].وبالنظر إلىقانون الطيران المدني الأردني باعتباره قانوناً خاصاً فيما يتعلق بالطائرات لم تتضمن مواده أي قواعد خاصه بالرهن على الطائرات ، وهذا مايتنافى مع يطلبه إخضاع الطائرة لقواعد خاصة بها تتناسب مع أهميتها كمرفق إقتصادي هام. بالقياس على السفينة بما أنها منقول ذو طابع خاص كالطائرة، فالمشرع في القانون البحري أخضع السفينة لقواعد الرهن ،وأن قمنا بالقياس على السفينة إلا أن الرهن الرسمي الذي يرد على السفينة لايتناسب تامة للتطبيق على الطائرات فإذا ما نظرنا إلى الرهن الواقع على السفن، فالسفينة لاتمثل قيمة مالية ضخمة فحسب، بل قيمة تتمع إلى حد كبير بصفة الدوام فكثيراً ماتُبنى السفن لتعيش50 عاما أويزيد، أما بالنسبة للطائرات يكون استخدامها قصير نسبياً،وهي بحاجة إلى تجديد محركاتها في فترات متُقاربة،ثم أنها إذا سقطت في حادث غالبا ماتتهشم وتشتعل فيها النيران ولايبقى منها سوى حطام ،لذلك تترد البنوك في الإقراض بضمان طائرة واحدة فإذا ماهلكت هذه الطائرة زال محل الرهن وأصبح الضمان عديم الجدوى كما أنه من شأن إخضاع الطائرة للرهن الحيازي أن يعطلها عن تحقيق الغاية التي أنشأ من أجلها الرهن كما أن سكوت المشرع عن تنظيم رهن الطائرات ،وإحالته إلى القواعد العامة في القانون المدني يتنافى ومقتضيات عنصر الملائمة في القاعدة القانونية إذ يجب في القاعدة أن تتناسب مع الظروف التي وضع من أجلها، وأن

---

[1] رضوان، ابو زيد، مرجع سابق، ص78

[2] فرعون ، هشام، (1985)، قانون التجارة البحري ، منشورات حلب، ص53

توازن بين المصالح المتعارضة بما لايتنافى والعدالة وما يحقق الصالح العام [1].وفي غياب القواعد الخاصة في التشرع الأردني، سيتم البحث في بنود الاتفاقيات الدولية والقوانين المقارنة التي أوردت قواعد خاصة بالرهن الواقع على الطائرة رهناً رسمياً [2].أوردت الإتفاقية عبارة كل حق مشابة لتشمل الرهن الواقع على الطائرات في كل الدول المتعاقدة بصرف النظر عن التسمية التي تطلق على الرهن في هذه الدول ،فالأهمية بكون هذا الحق ينشأ على الطائرات ويكون باتفاق الطرفين هي ضمان الوفاء بدين.ولدراسة الرهن الوارد على الطائرات يجب البحث في مطلبين، سيتناول المطلب الأول موضوع إنشاء عقد الرهن على الطائرة أما المطلب الثاني سيتناول أثار الرهن على الطائرة وانقضائه.

الفرع الاول: انشاء عقد الرهن

يتم الرهن بمقتضى عقد، ولايجوز أن ينشأ هذا العقد إلا بالاتفاق،فهو عقد يتم بين طرفين المدين الراهن مالك الطائرة والدائن المرتهن،ولايختلف هذا العقدعن غيره من العقود،فيجب أن تتوافر فيه الأركان الموضوعية العامة للعقود من رضاء الطرفين وأهلية لإتمام العقد ومحل وسبب، وهو أيضاً من العقود الشكلية التي يلزم لصحتها إتباع شكل مخصوص يعينه القانون،وسوف تقتصر دراستنا على عقد رهن الطائرة بالسمات الخاصة التي يتميز بها عقد الرهن الجوي عن غيره من العقود بوجه عام.

---

[1] الأسيوطي، ثروت انيس، مرجع سابق، ص76

[2] ياملكي ،اكرم .ص(65

الفرع الاول: الشروط الموضوعية

فيما يتعلق بالشروط الموضوعية لعقد رهن الطائرات لابد أن تتوافر فيه أركان العقد من أهلية ورضا ومحل وسبب، وسنتطرق في موضوع محل عقد الرهن ونترك باقي الشروط للأحكام العامة للعقود.

اولا : محل عقد الرهن

محل عقد الرهن هو الطائرة بذاته [1]،وينصرف مدلول الطائرة وفقاً للمادة 16 من إتفاقية جنيف عام 1948، إلى هيكلها وإلى المحركات والمراوح وأجهزة اللاسلكي وكل الأجزاء المخصصة لخدمة الطائرة سواء كانت مثبتة او فصلت عنها مؤقتاً ولايقتصر الرهن الرسمي على هيكل الطائرة فحسب، بل يشمل ملحقات الطائرة [2]، والتي تتكون من كل الأجهزة والمعدات اللازمة والضرورية لاستغلال الطائرة وطيرانها،وتعتبر هذه التجهيزات من ملحقات الطائرة دون الحاجة للنص عليها صراحةً في عقد الرهن على أنه يجوز الاتفاق على استبعاد رهن جزء من الطائرة، وتخضع الطائرة لنظام الرهن الرسمي بصرف النظر عن الغرض الذي خصصت من اجله، سواء كانت الطائرة للاستغلال التجاري أو للنزهة أو للأكتشافات العلمية يستثنى من ذلك الطائرات العسكرية والجمركية[3] الرهن الرسمي إذا سجل بشكل صحيح في سجل الطائرة ،فأنه يبقى قائماً مادام للطائرة وجود مادي، فمن خصائص الحق العيني أنه سلطة مباشرة على شئ يبقى قائماً مابقي هذا الشئ ولذلك فأن الرهن الرسمي يبقى قائما على الطائرة،[4]ولو أصيبت بحادث جعلها غير صالحة للملاحة والاستثمار الجوي،وفي ذلك

---

[1] رضوان ، ابوزيد، مرجع سابق، ص62.

[2] القليوبي ، سميحة ، مرجع سابق، ص79

[3] المادة 31من اتفاقية جنيف لاتسري احكام هذه الاتفاقية على الطائرات المخصصة العسكرية

[4] فرعون ، هشام، ممرجع سابق ، ص45

تقوية للضمان[1].كذلك الحال،فالحطام قد يكون ذا قيمة مادية (وأن كان من النادر في مجال الطائرات كما في حالة السفن،بسبب الحالة الجوية التي لاتُبقي شيئا من الطائرة). ولايشمل الرهن الرسمي اجرة الطائرة المستحقة مقابل أشخاص أو بضائع لأنها لاتعتبر من ملحقات الطائرة ولا الإعانات المادية التي تعطيها الدولة لمالك لطائرة[2]وهو ماأكد عليه المشرع[3]، ولايشمل الرهن الرسمي الأجرة المستحقة لمستغل الطائرة وهي المبالغ المالية المستحقة للمجهزنظير قيامه بنقل البضائع أو الأشخاص أو مقابل تأجيرها بذاتها، كذلك المساعدات والإعانات التيتقدمها الدولة لأصحاب الأسطول الجوي،وذلك لرغبة المشرع في تقوية هذا الأسطول، هذه المبالغ تخرج عن الرهن، كما اخرج المشرع المصري المبالغ التي يتلقاها المالك من الغير كتعويض نتيجة ضررأصاب الطائرة والمبالغ التي تتعلق بالانقاذ من محل الرهن الرسمي للتعويضات التي يستحقها مالك الطائرة المرهونة عن الأضرار المادية التي لحقت بالطائرة ولم يتم إصلاحها.المكافات والمساعدات الناتجة عن الانقاذ والتي يستحقها مالك الطائرة نظيرمساهمته في عمليات الانقاذ للطائرات أو أجهزة الطائرات.كذلك الحال مبالغ التأمين، فلا يشمل محل الرهن مبالغ التأمين المستحقة للمالك نظير هلاك الطائرة أو مايصيبها من أضرار .على أن ذلك الامر ليس من النظام العام فلا يمنع على أن يتفق على أن يشمل محل الرهن باضافة إلى الطائرة وملحقاتها مبالغ التأمين، لكن يثير التساؤل: هل يجوز أن يشمل الرهن الرسمي قطع غيار الطائرة المخزنة؟ يقصد بقطع الغيار التي يشملها الرهن على الطائرة بموجب الفقرة الرابعة من المادة العاشرة من إتفاقية جنيف عام 1948، الأشياء المكونة لهيكل الطائرة أو لأي جزء من أجزائها ، بما

---

(1) البارودي ، علي. العريني، محمد فريدز الفقي، الفقي ، محمد السيد. مرجع سابق . ص 187.

(2) القليوبي ، سميحة . مرجع سابق . ص 81.

(3) على عكس مما جاء به المشرع في القواعد العامة للقانون المدني نصت المادة(1322)اذا كان الشئ المؤمن عليه مثقلا بالرهن ، او تأمين او غير ذلك من التأمينات العينية ، انتقلت هذه الحقوق الى التعويض المستحق للمدين بمقتضى عقد التأمين.

في ذلك محركاتها وماهو مركب عليها من أثاث ومعدات وأدوات وأجهزة وألآت، وبوجه عام يشمل هذا المصطلح جميع الأجزاء التي يحتفظ بها المالك لغرض إستبدالها بغيرها من الأجزاء التي تتكون منها الطائرة أيا كانت قيمتها أو أهميتها،ذهب المشرع الدولي في إتفاقية جنيف إجازة شمول الرهن لقطع الغيارالعائدة لمالك الطائرة المرهونة والخاصة بطرازها،فنص بالمادة العاشرة (لو أن حقاً مما جاء ذكره في المادة الأولى كان قد نشأضماناً لمداينه ثم قُيد على الطائرة قيداً صحيحاً،أمتد وفقاً لقانون الدولة المتعاقدة التي سجلت فيها قطع الغيار المخزنة في مكان أو عدة أماكن معينة، وتعترف جميع الدول المتعاقدة بذلك).ويشترط لشمول قطع الغيار ضمن الرهن الرسمي على الطائرة:

1- أن تكون قطع الغيار التي يشملها الرهن من القطع التي تستخدم لهذا النوع من الطائرات وأن تكون مملوكة لمالك الطائرة المرهونة.
2- أن تبقى قطع الغيار المذكورة متحفظاً عليها في تلك الأماكن المعينة.
3- أن ينشر عنها بطريقة الاعلان في نفس المكان ليحاط علماً صحيحاً بطبيعة ونطاق الحق الذي يثقل هذه القطع وليبين السجل الذي تم قيده فيه مع بيان عنوان صاحبه. والحكمة من شمل الرهن الرسمي لقطع الغيار المخزنة بالأضافةإلى الطائرة وملحقاتها تشجيع قام به المشرع لزيادة الائتمان الذي يستطيع مالك الطائرة الحصول عليه[1]

---

[1] المادة 929 اذا كان الشئ المؤمن عليه مثقلا برهن او تامين انتقلت هذه الحقوق الى التعويض المستحق للمدين بمقتضى عقد التامين

ثانياً – رهن الطائرة تحت التصنيع

الأصل أن الطائرة في طور التصنيع لا يُصدق عليها وصف طائرة بالمعنى المطلوب،فلا تنطبق عليها صفات الطائرة الواردة في تعريف الطائرات كما أنها لاتملك سجلاً خاصاً بها،إلاأنها لحظة إكتمال صنعها، وتخصيصها للملاحة الجوية، وصلاحياتها للملاحة الجوية، منذ هذه اللحظة يمكن أن تعتبر طائرة بالمعنى الذي تطلبه الاتفاقيات الدولية والقوانين الخاصة وأن تكون محلاً للتصرفات القانونية وترتيباً على ذلك لاتطبق القواعد القانون الجوي الخاصة على الطائرة التي لازالت في طور التصنيع بالتالي عدم خضوع رهن الطائرة خلال فترة تصنيع إلى احكام الرهن الرسمي، وتخضع فيما يتعلق برهنها بهذه الفترة للقواعد العامة برهن المنقول رهناً حيازياً ورهن الطائرة في مرحلة التصنيع لايعتبر رهناً لمال مستقبل لأن الرهن في هذه الفترة إذا وقع من جانب القائم بصناعة الطائرة فأنه يقوم على ما تم تصنيعه من أجزاء الطائرة ولايشمل الطائرة بحسب ما تؤل إليه[1].ويتقرر رهن الطائرة تحت التصنيع على ضوء صورة هذا التصنيع:[2]

ففي حالة التصنيع المباشر لاشك في ملكية طالب التصنيع للطائرة أما في صورة التصنيع الجزئي للطائرة فقد رأينا من قبل أن الطائرة تظل مملوكة للصانع،ويترتب على ذلك أن لصانع الطائرة رهنها.كذلك الحال بالنسبة لطالب تصنيع الطائرة في حال ما إذا انفق على نقل الملكية مايتم صنعه من الطائرة في مقابل ما يدفعه من أقساط كما سبق ذكره فيما يتعلق بعقد تصنيع الطائرة ،فأن الرهن في هذه الحالة يقع على أجزاء الطائرة التي نقلت ملكيتها لطالب التصنيع.

---

[1] رعون ، هشام، مرجع سابق، ص55

[2] القليوبي ، سميحة، مرجع سابق،ص83

الفرع الثاني: تعين محل الرهن

يجب أن يكون محل الرهن معيناً تعييناً كاملا وإلا بطل عقد الرهن واقتضي هذا التعيين الوصف الكافي للطائرة وملحقاتها وما يشمله الرهن من مبالغ أخرى يمكن الاتفاق عليها كما في حالة الاتفاق على رهن مبلغ التأمين أو جزء منه، كذلك الحال بالنسبة إلى قطع غيار الطائرةيجب وضع بيان تفصيلي ووصف تام عن جميع قطع الغيار محل الرهن وإلا كان باطلاً،لأنه في الحالة التي بشمل فيها الرهن قطع غيار يتعين أن يتضمن السند بياناً بمفردات هذه القطع، ويجب أيضاً أن يتم ذكر هذه القطع التي شملها الرهن في سجل قيد الرهن مع ذكر إسم الدائن المرتهن،وأن يحدد في العقد المكان أو الأماكن التي تخزن فيها[1]، ويجب وضع لافتات واضحة على المخازن التي تحفظ فيها قطع الغيار تدل بشكل واضح بتقرير الرهن على هذه المنقولات والعلة من وجود مثل هذه اللا فتات أنه في حال غيابها عن المخازن الموجودفيها قطع الغيار تُلفت هذه القطع والأجزاء من الرهن الرسمي ويمكن تمسك حائزها بحسن نية بقاعدة (الحيازة في المنقول سند الحائز).

الفرع الثالث: تحديد الدين وفوائده

تطبيق القواعد العامة فيما يتعلق بالدين المضمون بالرهن من حيث ضرورة تحديد مقداره وما يستحق عليه من فوائد وسعرها وتاريخ استحقاقها، ويمكن أن يترتب الرهن ضماناً لدين معلق على شرط أو دين احتمالي أو لاعتماد مفتوح أو لفتح حساب جار على أن يتحدد في عقد الرهن مبلغ الدين المضمون أو الحد الأقصى الذي ينتهي إليه[1]، أما بالنسبة للأولوية فيما يتعلق بفوائد الدين المضمون فنصت الإتفاقية في مادتها الخامسة على أن أولوية هذه الفوائد لاتمتد إلىتلك التي تكون

---

[1] القليوبي، سميحة . مرجع سابق ، ص84.

قد استحقت منها خلال السنوات الثلاثة المتقدمة على بدء إجراءات التنفيذ وفي خلال هذه الأجراءات، ومقضى ذلك أنه في حالة التي يكون فيها الدين المضمون منتج للفوائد،فأن هذه الفوائد لاتدخل ضمن الامتياز في التنفيذ على الطائرة إلا خلال السنوات الثلاثة السابقة لبداية إتخاذ إجراءات التنفيذ وتلك التي استمرت خلال فترة الإجراءات ،والحكمة التي توخاها المشرع الدولي من ذلك تشجيع رؤوس الأموال على إقراض مجهزي الطائرات لحاجاتهم غالباً إلى الإئتمان،لاسيما أن الطائرات تتعرض لمخاطر الجو، وبالتالي تتعرض معها حقوق الدائنين لخطر الضياع، أما بالنسبة لتحديدها بمدة ثلاث سنوات فذلك كي لاتستغرق الفوائد مبلغ التنفيذ على الطائرة أو معظمه فكان لابد من تحديد أفضلية هذه الفوائد بفترة ليس بالبعيدة أو القريب.[1]

الفرع الرابع: شرط الشكلية

لم تتضمن أحكام الإتفاقية الدولية ضمن بنودها الشكل الذي يجب أن يفرغ فيه الرهن على الطائرة وأن كانت أحالت هذا الأمر للقانون الداخلي للدولة المسجلة في سجلها الوطني،وإذ ماأردنا القياس على [2]السفينة، فالمشرع الأردني ،أوجب أن يتم الرهن عن طريق الكتابة فنص في المادة64 من القانون البحري الأردني(أن عقد الرهن البحريالمتفق عليه يجب أنشاؤه خطياً)، ولا فرق في ذلك بين السند العادي أو السند الرسمي، والكتابة المطلوبة هنا ليست مجرد شكلية إثبات،وأنما شكلية إنعقاد أما بالنسبة للقوانين الخاصة بالطائرات، فبالنظر للقانون المصري الذي أفرد قواعد خاصة تتعلق بالرهن على الطائرات، فيشترط المشرع أن يتم عقد الرهن الرسمي على الطائرة بورقة رسمية تُحرر أمام الجهة الإدارية المختصة بتسجيل الطائرات، ويستفاد من هذه أن الشكلية هنا أيضاً تعتبر

---

(1) فرعون ، هشام، مرجع سابق، ص55

(2) القليوبي، سميحة، مرجع سابق، ص86

ركناًفي عقدالرهن الطائرة ويترتب على إغفالها بطلان العقد بطلاناً مطلقاً، ومن ثُم يحق لكل ذي مصلحة أن يتمسك بهذا البطلان،كما يجوز للقاضي أن يقضي بهذا البطلان من تلقاء نفسه.وتتم الشكلية بتحرير عقد رهن الطائرة أمام الموظف الرسمي المختص بالجهة المختصة والتي تهتم بتسجيل الطائرات،بالتالي فالشكلية الرسمية المطلوبة في الوعد بعقد الرهن على الطائرات وذلك تطبيقاً لمبدأ وجوب أنيتمالوعد بالعقد في ذات الشكل الذي يتطلبه إبرام العقد لأصلي. بالنظر لما سبق ذكره، نرى بأنه يتوجب أن يكون عقد الرهن الرسمي على الطائرة مكتوباً، سواء بسند عادي أو رسمي و ويمكننا إستنباط ذلك من رغبة المشرع في تسجيل جميعالتصرفات القانونية الواردة على الطائرة في السجل الخاص بها وأن كان السند الرسمي كما ذهب إليه المشرع المصري الأنسب فيما يتعلق بالطائرة،لما للطائرة من أهمية خاصة تتوجب التشدد في التصرفات التي تجري عليها .

الفرع الخامس :شهر عقد رهن الطائرة

أوجبت إتفاقية جنيف عام 1948 في مادتها الأولى،أن يتم تسجيل الرهن في السجل الوطني حيث تكون الطائرة قد سجلت فيه وفقاً لجنسيتها ،وهوما اكدته المادة 25من قانون الطيران المدني الأردني والخاصة بالسجل الوطني من ضرورة أن يتم تسجيل جميع التصرفات القانونية الواردة على الطائرة وتاريخ حدوثها في السجل الخاص بها،بما فيها الرهن الرسمي باعتباره من التصرفات القانونية التي ترد على الطائرة وإذ ما شمل الرهن قطع الغيار أو إتُفق على مبالغ معينة أو تضمن عقد الرهن أكثر من

طائرة واحدة،وجب قيد كل مايقع عليه الرهن مع تفاصيله وبيان مكان تخزين قطع الغيار [1]، أما بالنسبة لتاريخ التسجيل في سجل، فأن المشرع لم يحدد مهلة معينة يتعين من خلالها قيد التصرفات القانونية على الطائرة ومنها الرهن،على أنه من مصلحة الدائن المرتهن أن يبادر بقيد الرهن عقب إبرامه مباشرةًحيث أن مرتبة حقه تتحدد وفقاً لتاريخ القيد، كما أن من شأن التراخي في إجراء مثل هذا القيد أن يفقد الدائن المرتهن مميزات هذا القيد وهو سلايانه في مواجهة غير.وإذا ماوجد رهنان او اكثر على طائرة واحدة أو على حصة واحدة كان ترتيب هذا الرهن حسب أسبقية تاريخ قيدها في السجل وإذا كانت مقيدة بنفس اليوم فالأفضلية للسابق بالقيد،أما بالنسبة لشطب قيد الرهن ، فيوجد نص خاص يحكم شطب قيد رهن الطائرة ويقضي هذا النص بعدم جواز محو قيد الرهن أو تعديله إلا بمقتضى حكم نهائي ،أو برضا الدائن المرتهن الثابت في ورقة رسمية،أو مصدق على توقيعه فيها، ويتم شطب الرهن على الطائرة أو على جزء منها وفقاً لقرار من وزير النقل،بناءً على طلب يتقدم به المدين الراهن أو من يمثله قانوناً، ويرفق بالطلب المستندات الرسمية المثبتة للوفاء بالدين وذلك خلال اسبوع من تاريخ تقديم الطلب على الأكثر، ويُؤشر على هامش سجل قيد الطائرة بما يفيد محو الرهن واسبابه والسند الموجب لهذا المحو.

---

(1) المرجع السابق . ص85
htt\www.star mes.com\?=14201615

المطلب الثاني

أثار عقد الرهن

أن عقد الرهن مثل غيره من العقود فهو يرتب أثار سواء كان ذلك بالنسبة للمدين مالك الطائرة أو بالنسبة للدائن المرتهن،وهو ما سنتحدث عنه أولاًبعدذلك نتحدث عن موضوع إنقضاء الرهن.

الفرع الأول أثار: عقد الرهن على الطائرة بالنسبة للمدين الراهن

تبدو أهمية الرهن الرسمي في استبعاد سريان أحكام الرهن الحيازي على الطائرة باعتبارها من المنقولات، بمعنى أنه لايترتب على رهن الطائرة حرمان المدين الراهن من حيازة الطائرة المرهونة ومباشرة سلطته عليها كمالك، إذ يظل له الحق في استعمال الطائرة واستغلالها بكافة أوجه الاستغلال المخصصة له سواء بواسطة المدين أو بواسطة الغير، كما للمدين الراهن الحق في أن يقوم بما يشاء من تغييرات وتحويلات بشرط ألا يترتب على ذلك إضعاف ضمان الدائن المرتهن،ويكون لهذا الأخير حق الاعتراض على مايقوم به المدين الراهن من تصرفات ضارة بسلامة وكيان الطائرة [1]حالة تأجير الطائرة للغير طالما لا يؤدي ذلك الاستغلال إلى إنقاص ضمان الدائن [2]، وفي حال كان محل الرهن يشمل قطع الغيار فيستطيع المدين الراهن أن يستبدل القطع المرهونة بقطع أخرى مماثلة دون مساس بحق الدائن المرتهن وتضمن القانون المصري نصا خاصاً فيما يتعلق بسريان عقدإيجار الطائرة الذي يبرمه المالك بعد قيد عقد الرهن وشهره في مواجهة الدائن المرتهن، فالمادة 35قد قررت

---

[1] البارودي ، علي، العريني، محمد فريد، الفقي، محمد السيد، مرجع سابق، ص191
[2] رضوان، ابو زيد،مرجع سابق، ص66

أن عقد الايجار الصادر من قبل المدين الراهن،لا ينفذ بحق الدائن المرتهن إلا إذا كان ثابت التاريخ قبل تسجيل[1].

محضر الحجز على الطائرة[2].ومقتضى هذا النص ،أن عقد إيجار الطائرة الثابت التاريخ قبل تسجيل وقيد محضر الحجز ويسري في مواجهة الدائن المرتهن طول مدته الثابته بالعقد ،أما إذا لم يكن عقد الايجار ثابت التاريخ قبل تسجيل محضر حجز الطائرة ، فلا ينفذ في حق الدائن المرتهن إلا لمدة اقصاها ستة أشهر تحسب من تاريخ تسجيل وقيد محضر الحجز على الطائرة وذلك حتى لو قام المستأجر بإثبات تاريخ عقد إيجار الطائرة بعد تسجيل محضر الحجز [3].

الفرع الثاني : بالنسبة للدائن المرتهن

يخول عقد رهن الطائرة الدائن المرتهن حقاً عينياً على الطائرة شأنه في ذلك شأن الرهن التأميني على العقارات ، وهو حق عيني تبعي يتبع الدين المضمون بالرهن فإذا أنقضى الدين زال تبعاً له حق الرهن، ويعد باطلاً الأتفاق الذي يمكن الدائن المرتهن من تملك الطائرة المرهونة إذا لم يقم المدين بالوفاء بالدين في الموعد المحدد(مايسمى شرط التملك)، او بيعها دون مراعاة للاجراءات المنصوص عليها قانوناً(مايسمى شرط الطريق الممهد) [4] وقصد المشرع من ذلك حماية المدين من استغلال الدائن لحاجته الائتمانية وقبوله مثل هذا الشرط اعتماداً على أمله في الوفاء في الموعدالمحدد ولكن طبقاً للقواعد العامة يجوز مثل هذا الاتفاق إذا تم بعد حلول أجل الدين .

---

(1) رضوان، ابو زيد،مرجع سابق، ص66

(2) القليوبي، سميحة . مرجع سابق . ص89.

(3) رضوان ، ابو زيد . مرجع سابق . ص67.

(4) 3قانون التجارة يعد باطلا كل نص في عقد الرهن يجيزلدائن ان يتملك المرهون او يتصرف به دون الاجراءات المبينه

وعقد رهن الطائرة حسب القواعد العامة يخول الدائن المرتهن ضماناً خاصاً على الشئ المرهون علاوةً على الضمان العام الذي يتمتع به على جميع اموال المدين الراهن ،شأنه في ذلك شأن باقي الدائنين العادين ،إلا أنه في هذه الحالة لايجوز للدائن المرتهن أن ينفذ على أموال المدين غير المرهونة إلا إذا كانت الطائرة المرهونة لا تكفي للوفاء بالدين، على أنهإذا كان الراهن شخصاً آخر غير المدين (الكفيل العيني) فإن الدائن المرتهن مقيد بالتنفيذ على الطائرة المرهونة دون غيرها من الأموال الأخرى للراهن ،ويسري حق الدائن المرتهن في مواجهة الغير طالما قام باجراء قيد وشهر رهنه وفقاً للتفصيل السابق ذكره ، فيكون له حق استيفاء دينه بالاولية والتقدم على غيره من الدائنين كما يكون له حق التتبع على الطائرة في أي يد تكون وسوف نقوم بشرح أحكام التقدم والتتبع[1].

أولا- حق التقدم

للدائن المرتهن أن يستوقي حقه بالأولوية على غيره من الدائنين العاديين والدائنين المرتهنين التاليين له في المرتبة ومرتبته الأولوية للدائن المرتهن تأتي تالية للحقوق الممتازة التي نصت عليها الإتفاقية[2]، بمعنى أن الرهن الرسمي على الطائرة يأتي بمرتبة متأخرة عن الحقوق الممتازة الواردة بالإتفاقية الاختيارية التي أجازت الإتفاقية إضافتها (كما سيمر معنا في بحث حقوق الامتياز على الطائرة)، وإذا تعددت الرهون على الطائرة فأن ترتيبها في التقدم يكون حسب أسبقية تاريخ القيد حتى ولو كان أحد الديون معلقاً على شرط أو كان ديناً مستقبلاً أو حتى إحتمالياً.

---

[1] المادة (440) من القانون التجاري الأردنيكيعد باطلا كل نص في عقد الرهن يجيز للدائن تملك المرهون او التصرف به بدون الاجراءات المبينة

[2] القليوبي ، سميحة، مرجع سابق، ص90

وحق الأفضلية يكون بالنسبة لأصل الدين المضمون بالرهن ،كما يشمل الفوائد لمدة ثلاث سنوات على تاريخ تسجيل محضر الحجز ،والفوائد التي تستحق من هذا التاريخ إلى يوم الحكم بإيقاع البيع .

ثانيا- حق التتبع

يخول عقد رهن الطائرة للدائن المرتهن سلطة تتبعها في أي يد تكون لاستيفاء حقه من ثمنها،ويبقى حق الدائن المرتهن في تتبع الطائرة مابقي الدين المضمون بالرهن، ومهما تعددت التصرفات القانونية التي تقع على الطائرة [1]، وتظهر الفائدة من حق التتبع أن التصرفات التي يجريها المالك بعد أن رتب على طائرته رهناً رسمياً،لايمكن الاحتجاج بها في مواجهة الدائن صاحب التأمين شريطة،أن يكون هذا الدائن قد سجل تأمينه في سجل الطائرة قبل التصرف الذي اجراه المالك ، ويبقى من حق الدائن صاحب التأمين أن يلاحق الطائرة وينفذ عليها ليستوفي دينه من ثمن بيعها رغم انتقال ملكيتها لشخص آخر غير المدين[2]، وإذاكان المشرع لم يشر إلى شمول حق التتبع بالنسبة للرهن الموجود على قطع الغيار ،فأنه لا حاجة لمثل هذا النص الصريح بحيث أن رهن قطع الغيار لايجوز أن يكون مستقلاً عن عقد رهن الطائرة ذاتها،كما أن الإتفاقية أوجبت بيان مفردات هذه القطع والأماكن التي تخزن فيها. يعدانقضاء عقد الرهن الرسمي المقرر على الطائرة من القواعد العامة ويكون إما بانقضاء الدين سواء بالوفاء أو الابراء أو إستحالة التنفيذ أو التقادم المسقط، كذلك يمكن أن ينقضي هذا الرهن إستقلالاً عن انقضاء الدين كأن يكون ذلك بالتنازل عن الرهن أو ترقين قيد الرهن أو هلاك الطائرة[3]، ينقضي الرهن على الطائرة بانقضاء الدين المضمون بالرهن لأي سبب

---

[1] رضوان ،ابوزيد، مرجع سابق، ص76

[2] القليوبي ، سميحة، مرجع سابق، ص91

[3] المرجع السابق.ص 69.

من الأسباب،ذلك لأن رهن الطائرة في حقيقته حق عيني تبعي فأنه يدور وجوداً وعدماً مع الدين المضمون بالرهن [1]فإذا انقضى الدين لأي سبب من الأسباب كالوفاء أو التقادم أو المقاصة زال الرهن،ويمكن أن يعود الرهن بزوال السبب الذي انقضى به الدين كما إذا ثبت بطلان الوفاء مع عدم الاخلال بحقوق الغير حسن النية التي يكون قد اكتسبها في الفترة الواقعة بين انقضاء الحق وعودته[2]، قد ينقضي الرهن بشكل مستقل عن الدين الذي خصَص لضمانه وذلك في حالة تنازل الدائن المرتهن عن الرهن، وتطهير الرهن على الطائرة. ويكون ذلك من خلال الطرق التالية

1- تنازل الدائن المرتهن:ينقضي الرهن على الطائرة بتنازل الدائن المرتهن عن هذا الرهن أو تنازله عن دينه حيث يؤدي إلى زوال الرهن ،كما سبق قوله ويشترط بالدائن أن يتمتع بأهلية الابراء لأن التنازل عن الرهن بمثابة التنازل عن الدين[3].

2- هلاك الطائرة كما ينقضي الرهن أيضا بهلاك الطائرة المرهونة كلياً إلا أن الرهن يبقى على حطامها إذا ماوجد لها حطام كما سبق القول،ومن ثم يكون للدائن المرتهن استيفاء حقه بالأولوية على غيره من الدائنين ممن يأتون في مرتبة تالية له،كما يجوز أن ينقل الرهن بمرتبته في حالة هلاك الطائرة إلى الحق الذي يترتب لصاحبها على مبلغ التعويض أو التأمين إذا إتفق على ذلك.

3- تطهير الطائرة من الرهن وذلك ينقضي الرهن الرسمي على الطائرة عن طريق الترقين، ويتم إما رضائياً أو قضائياً [4]. وعليه يكون الترقين الرضائيفي هذه الحالة التي يقوم فيها مشتري الطائرة كلاًأو جزءً بالوفاء بديون أصحاب الرهون على الطائرة، وذلك إذا مأأراد أن يتخلص

---

(1) المرجع السابق. ص69.
(2) السنهوري، عبد الرزاق، مرجع سابق، ص864
(3) المرجع السابق، ص 872
(4) القليوبي ، سميحة. مرجع سابق. ص92

من الملاحقة القضائية التي يحق لهولاء الدائنين أن يقوموا بها،والتي سبق وأن ذكرناها في معرض الحديث عن حق التتبع الذي يملكه الدائن المرتهن.

أما فيما يخص بالترقين القضائي ووفقاً للمادة السابعة من إتفاقية جنيف لعام 1948 والتي تنص على (ينقل البيع الجبري للطائرة وفقاً لأحكام المادة السابعة،ملكيتها خالصة من كافة الحقوق ولو لم تدخل في تقديرالمشتري) فالانقضاء بقوة القانون في الحالة التي تباع فيها الطائرة عن طريقالقضاء،بيعاًجبرياً بالمزاد العلني،فيؤدي هذا البيع إلى تطهير الطائرة من جميع القيود الواردة عليها(1)

(1) المرجع السابق ، ص 92

المبحث الثاني

الحقوق المقرر لها الإمتياز بمناسبة الطائرة

المطلب الاول

مفهوم حق الامتيازحسب القانون الاردني والاتفاقيات الدولية

ستبحث الباحثة مفهوم حق الامتياز الذي يرد على الطائرة من حيث كيفية حدوثه وعلاقته بالرهن بإعتباره من حقوق التبعية التي ترد على الطائرة، فالامتياز بصفة عامة عبارة أولوية يقررها المشرع لحق معين مراعاةً منه لصفته، أوهو حق يعطيه القانون لبعض الدائنين بمقتضاه تكون لهم الأولوية على الدائنين الأخرين،والامتياز ماهو إلا استثناء من المبدأ العام الذي يقضي بتساوي الدائنين في اقتسام موجودات مدينهم [1]أما الامتياز الجوي فهو حق يمنحها القانون لعدد من الدائنين الجويين على وجه الخصوص يخولهم استيفاء ديونهم من ثمن بيع الطائرة بالأولوية على غيرهم من الدائنين الأخرين[2]، وقد كان لاختلاف التشريعات الوطنية في مادة الامتيازات الجوية أثره في نشاة مشكلة التنازع الدولي بين القوانين إذ كانت الطائرة تتحمل امتيازات في كل مطار تمر عليه، وبالتالي كانت تواجه في نفس الرحلة بالعديد،من الأنظمة القانونية المختلفة والتي يستقل كل منها ببيان خاص فيما يتعلق بالامتيازات الجوية لذلك وبغية القضاء على هذا التنازع ودعم الائتمان الجوي نظمت إتفاقية جنيف عام1948حقوق الامتياز التي ترد على الطائرة، وقدرت إتفاقية جنيف أهمية بعض الديون التي تتفق في سبيل الحفاظ على الطائرة وجعلت منها ديوناً ممتازةً تسبق في المرتبة كافة الحقوق

---

(1) السنهوري ، عبد الرزاق. مرجع سابق.ص920

(2) البارودي ، علي. العريني، محمد فريد . الفقي ، محمد السيد. مرجع سابق. ص163

والديون التي تثقل الطائرة بها [1]، وقد نصت الاتفاقية على ثلاث أنواع من الامتيازات التي ترد على الطائرات وهي :

أولاً: المصروفات التي أنفقت لمصلحة جميع الدائنين في التنفيذ على الطائرة وبيعها وتوزيع ثمنها .

ثانياً: الديون المتعلقة بالمكافآت المستحقة عن انقاذ الطائرة والمصاريف غير العادية اللازمة للمحافظة عليها .

ثالثاً: التعويضات المستحقة عن الأضرار التي تلحقها الطائرة بغيرعلى سطح الأرض. وترى الباحثة إذا كانت إتفاقية جنيف المشار إليها لم تقرر سوى هذه الحقوق لتكون ممتازة ومتقدمة على حقوق الدائنين المرتهنين، إلا أنها لم تمنع الدول المنضمة إليها من تقرير حقوق إمتيازة أخرى،وأنكانت الإتفاقية قد سمحت للدول المنضمة إليها بتقرير حقوق ممتازة أخرى غير الواردة بالإتفاقية إلا أنها اشترطت ألا تتقدم هذه الحقوق المضافة على الحقوق المنصوص عليها بالإتفاقية،فهي لاتتقدم على الرهن الرسمي على الطائرات بل تأتي بعدها في المرتبة، كما سبق القول بمناسبة مرتبة الرهن الرسمي بالنسبة للدائنين المرتهنين، ولم يعترض المشرع الأردني في القوانين الخاصة المتعلقة بالطيران

لموضوع حقوق الامتياز التي ترد على الطائرات[2]،بالتالي تسري على الطائرة مايسري عليها من امتيازات واردة في القانون المدني، وهو مايبعدنا عن الهدف من افراد قواعد خاصة فيما يتعلق بالطائرة باعتبارها مرفقاً إقتصادياً هاماً، فكان لابد للمشرع من إفراد قواعد خاصة تحدد الحقوق التي تتمتع بالامتيازعلى الطائرة في المجال الجوي فتميزها عن غيرها من المنقولات . المشرع المصري،أفرد

---

[1] حداد , الياس. مرجع سابق.ص59

[2] ياملكي ، اكرم. مرجع سابق .ص69

قواعد خاصة فيما يتعلق بحقوق الامتياز التي ترد على الطائرة في المجال الجوي، بحيث تُبنى حقوق الامتياز التي ترد على طائرة في المجال الجوي،ولم يقتصرعلى ذلك بل أضاف إليها واستخدم الرخصة الواردة في الاتفاقية وأضاف امتيازين آخرين هما الديون التي استحقت في آخر رحلة قامت بها الطائرة أو أوشكت على القيام بها قبل بيعها بيعاً جبرياً وامتياز بائع الطائرة[1]وسوف نتناول الامتيازات المتعلقة بالدراسة الجوية وهما الحقوق المقرر لها الامتياز على الطائرة مع إيضاح ترتيبها في المطلب الأول، ومحل هذه الامتيازات وأثارها ثم أثار انقضائها في المطلب الثاني. للتعرف على الحقوق التي تتمتع بالامتياز على الطائرة نتعرض للامتيازات الواردة في إتفاقية جنيف فرع أول، ثم نبحث في حقوق الامتياز التي تعرض لها القانون المدني فرعاًثانياً، ثم نتعرف على ترتيب هذه الحقوق الممتازة فرعاً ثالثاً.

الفرع الأول: الحقوق الممتازة حسب إتفاقية جنيف

إتفاقية جنيف الموقع عليها بتاريخ19/6/1948في الاعتراف الدولي بالحقوق على الطائرات ، فقد نصت على امتياز الديون الناشئة من عمليات الإنقاذ ولكنها لم تعترف بهذا الأمتياز إلا اذا تم قيده في السجل المسجلة فيه الطائرة خلال الثلاثة اشهر التالية لتاريخ انتهاء هذه العمليات او اذا رفعت بها دعوة امام المحكمة ، كما انها لم تعترف بهذه الديون إلا إذا كانت ناشئة وفقا للقانون الوطني للطائرة.[2] وحسنا فعلت الافتفاقية بإستلزام قيد هذه الديون في نفس سجل المسجلة فيه الطائرة، لأنه بهذه الوسيلة يمكن منع التحايل على القانون. هذا ولعل من المفيد ان نذكر ان هذه الإتفاقية

---

[1] القليوبي ، سميحة ، مرجع سابق، ص95

[2] شحادة ،ابراهيم فهمي ابراهيم .(1966).القانون الدولي الجوي وقانون الفضاء. دار النهضة العربية، ص4462

لاتطبق إلا على الطائرات (المدنية) فهي لاتشمل باحكامها الطائرات العسكرية ولا تلك العائدة للشرطة والجمارك.

الامتياز الأول هو المصروفات التي أنفقت لمصلحة جميع الدائنين على الطائرة وبيعها وتوزيع ثمنهاولى المبالغ التي تتمتع بالامتياز بنص الفقرة 6 من المادة السابعة للإتفاقية هي المصروفات والمبالغ التي تنفق في التنفيذ على الطائرة وفي بيعها وتوزيع ثمنها على الدائنين، وذلك وفقاً لقانون الدولة التي يتم فيها التنفيذ، ويشترط لامتياز مثل هذه المبالغ أن يستفيد منها جميع الدائنين [1]، والحكمة من تقرير هذا الامتياز على الطائرة واضحة، لأن العدالة تقتضي ذلك ولولا تقديم هذه المبالغ والمصروفات لما أفاد منها أي دائن آخر، ولما أمكن الحصول على حقه،فالمشرع قصد تشجيع الدائن الذي ينفق هذه المبالغ والمصروفات التي تعود بالفائدة على جميع الدائنين وتمكينه من إستيفاء حقه بالأولوية على غيره من الدائنين[2].

ولكن هذه المبالغ والمصروفات لا امتياز لها إذا اقتصرت فائدتها على من أنفقها فقط دون غيره من الدائنين، كذلك الحال إذا افاد منها بعض الدائنين فقط دون غيرهم [3]، فأن هذه المبالغ تستوفي بالأولوية على حقوق الدائنين الذين أفادوا منها دون الآخرين،لأن المشرع يشترط لامتياز هذه المبالغ أن تعود بالفائدة على جميع الدائنين.

فيما يخص هو الديون المتعلقة بالمكافأت المستحقة عن انقاذ الطائرة والمصاريف غير العادية اللآزمة للمحافظة عليها. وقد تتعرض الطائرة لخطر محدق بسبب ثورة عناصر الطبيعة كإن

---

[1] القليوبي،سميحة .مرجع سابق.ص96.

[2] المرجع السابق.ص97.

[3] شحادة ، ابراهيم فهمي ابراهيم ، المرجع السابق، ص466

تهبط هبوطاً إضطرارياً في حقل او صحراء أو تطفو على سطح الماء وتسرع إلى نجدتها طائرات أخرى أو سفن بحرية لتقوم بعملية الانقاذ،على مشقة بالغة ومصاريف كبيرة وبالتالي صعوبة في معالجتها من الناحية القانونية، فالخطر محدق ولا يسمح بمناقشة شروط عقد الانقاذ بين الطرف المنقذ والطائرة الهالكة، ولتجنب الأضرار المبالغة التي تصيبها نصت على امتياز نوعين من الديون وهي[1]، **أولهما** المكافأت التي يستحقها من قام بانقاذ الطائرة، وقصد المشرع من تقرير امتياز هذه المبالغ تشجيعاً لانقاذ الطائرات في ظروف تكون فيها الطائرة معرضة للهلاك أو ضرر جسيم،فكان من الطبيعي تقرير مثل هذا الامتياز لمثل هذه المبالغ نظراً لضخامة الخسائر التي تنتج عن الكوارث والحوادث التي تتعرض لها الملاحة الجوية[2]. حيث أن **النوع الثاني** يشمل المبالغ التي تنفق على الطائرة بقصد الحفاظ عليها ويشترط لامتياز مثل هذه المبالغ والمصروفات غير إعتيادية،ويقصد بها المصروفات غير العادية التي تُنفق في ظروف استثنائية،وقصد المشرع من وراء هذا الامتياز إفادة جميع الدائنين إذ لولا هذه المبالغ والمصروفات المدفوعة لهلكت الطائرة أو اصابها تلف كبير.وحتى تتمتع هذه المبالغ والمصروفات بالامتياز على الطائرة يشترط أن تكون هذه المبالغ والمصرفات غير عادية،وأن تُنفق في ظروف استثنائية يترتب عليها تفادي هلاك الطائرة مثلاً أو تلافي خسائر فادحة ستُحل بها لولا أنفاق هذه المبالغ، كدين صاحب البضائع التي تم التضحية بها للحفاظ على سلامة الطائرة فهذا الدائن تم التضحية بمصالحه الخاصة لمصلحة الحفاظ على الطائرة التي تمر بظروف غير عادية،وغني عن البيان أنه لا يتقرر هذا الامتياز للمبالغ التي تُنفق في سبيل المحافظة العادية على الطائرة وملحقاتها [3]. ومن أمثلة المبالغ والمصروفات العادية التي تُنفق على الطائرة الصيانة

---

(1) رضوان ، ابو زيد، مرجع سابق، ص81

(2) القليوبي ، سميحة، مرجع سابق،ص97

(3) المرجع السابق، ص81

الدورية التي تقوم بها الطائرة،أو تغيير قطع من الطائرة أو إصلاحها،أو إضافة بعض الكماليات إليها،أو تزويدها بالوقود والأطعمة وما إلى ذلك من مبالغ والمصروفات العادية المتوقعة بصفة دورية للطائرة تعتبر أساسية لتحقيق الهدف من رحلتها [1] .وأن **الإمتياز الثالث** يشمل التعويضات المستحقة عن الأضرار التي تلحقها الطائرة بالغير على سطح الأرض، وهي التعويضات المستحقة لمن أصابه ضررعلى سطح الأرض من الطائرة أثناء طيرانها، فالطائرة قد تصاب وهي تلحق في الجو بعطب نتيجة كارثة جوية أو حادث مفاجئ،فتسقط محترقة أو يسقط جزء منها أو أشياء كانت على متنها أو يسقط شخص منها،مما يؤدي إلى الأضرار بالأشخاص أو الأموال كتدمير واحتراق منزل أو مزرعة او سيارة أو إصابة أشخاص في حياتهم أو أجسادهم[2]، وعليه يكون لمن تأذى من ذلك الحق بأنيطالب مستغلي هذه الطائرة بالتعويض عما أصابه من ضرر،إذ ليس من العدالة تحميله عزم نشاط يقتصر غنمه على غيره. ويلاحظ في هذا الشأن بأن الإتفاقية لم تفرق بين الأضرارالمادية التي تصيب غير على سطح الأرض، بحيث تكون التعويضات المستحقة عن الأضرارالناشئة عن مجرد تحليق الطائرة مشمولة ضمن امتيازات الإتفاقية كأضرار الضجيج والأصوات المزعجة نتيجة إقلاعها وهبوطها وسرعتها غير العادية أو إختراقها حاجز الصوت.واشترطت الإتفاقية للامتياز مبالغ التعويضات المستحقة للمضرور:

1- ألا يكون الشخص الذي أصابه الضرر على سطح الأرض أو من يخلفه من الدائنين الحاجزين.

---

(1) حداد، الياس، مرجع سابق، ص60

(2) القليوبي ، سميحة، مرجع سابق، ص98. (4)المرجع السابق، ص98

2- ألا يكون مالك الطائرة قد قام بالتأمين عليها لصالح هؤلاء المتضررين تأميناً كافياً يغطي هذه الأضرار. أو كان التأمين الذي أجراه مالك الطائرة بعادل نسبة عشرين بالمائة من قيمة الطائرة وهي جديدة أو أي القيمتين أقل.

وقصد المشرع من عدم تقرير امتياز هذه المبالغ في حالة التامين على هذه الأخطار لصالح المتضررين هو وجود بديل لأصحاب هذه المبالغ وهو مبلغ التأمين الكافي والذي يعادل قيمة الأضرار أو كان مبلغ التامين يعادل 20%،وأساس اعتبار مبلغ التامين بمايعادل 20%من قيمة الطائرة وهي جديدة كافياً في هذا الخصوص هو أن المبالغ الناتجة عن هذه التعويضات لا تتمتع بامتياز إلا في حدود 20% من ثمن الطائرة المحملة بهذا الامتياز وذلك تطبيقا لنص الإتفاقية والتي تقضي بأن لا يتعدى امتياز هذه المبالغ مايعادل ما قيمته 20%من قيمة الطائرة إما إذا تعدت المبالغ المستحقة للغير على سطح الأرض نتيجة أضرار الطائرة أثناء تحليقها هذا القدر 20%، فأن هذه المبالغ الزائدة تعد من الديون العادية التي لا تتمتع بأي امتياز[1].

الفرع الثاني : حقوق الامتياز المدني

يثار التساؤل حول مدى جواز تطبيق الامتيازات الواردة في القانون المدني والخاصة بالمنقول بشكل عام على الطائرة بأعتبارها منقولاً وذلك إلى جانب الامتيازات التي قررتها إتفاقية جنيف والسابق ذكرها، لم يتبن القانون الأردني قواعد خاصة فيما يتعلق بالامتيازات على الطائرة في قانون الطيران المدني كما مر معنا،لكن في مجال دراستنا للإتفاقية الدولية يجب التعرض لمثل هذا الموضوع لما يثيره من مشكلات قانونية .فمن جهة يمكننا القول بأن إضافة امتيازات المنقول الواردة في القانون

---

[1] حداد ، الياس، مرجع سابق، ص60

المدني وتطبيقها على الطائرة ممكنة بحجة أنإتفاقية جنيف عام 1948 أباحت للمشرع الوطني إضافة امتيازات جديدة علة أن تأتي عقب الامتيازات الواردة بها.هذا بالاضافة إلىأنه يجوز في حال وجود نصوص خاصة للامتيازات إعمال الامتيازات الواردة في القانون المدني إلى جوار الامتيازات الجوية حيث تنص على أن (الحقوق المبينة تكون ممتازة إلى جانب حقوق الامتياز المقررة بنصوص خاصة).ولكن من جهة أخرى نرى عدم تطبيق امتيازات المنقول الواردة في القانون المدني على الطائرة بحجة القياس على السفينة بما أنها منقول ذو طبيعة خاصة كالطائرة[1]، فحقوق الامتياز البحرية في المادة 50من القانون البحري الأردني والتي ورد فيها (الديون التي تكون ممتازة)، حيث أن حقوق الامتياز الواردة هي وحدها التي ترد على ثروة المجهزالبحرية دون حقوق الامتياز الواردة في القانون المدني، ذلك أنها امتيازات واردة بقانون خاص يقتصر نطاق تطبيقها على ما جاء بنصوصه من امتيازات، يؤيد عدم تطبيق الامتيازات الواردة في القانون المدني ايضاًأن هنالك الامتياز المتعلق بالمصروفات والمبالغ التي أنفقت لمصلحة جميع الدائنين في بيع الطائرة وتوزيع ثمنها[2] أو ما يسمى بالمصروفات القضائية التي نصت عليها الإتفاقية فهذا الامتياز يقرره القانون المدني سواء (الأردني أو المصري او السوري وغيره) مما يؤكد على أن التعداد فيما يتعلق بالامتيازات يجب أن يكون وارداً على سبيل الحصر.**ترتيب حقوق الامتياز الجوية بالنسبة للديون الاخرى** حيث تتقدم حقوق الامتياز الجوية المنصوص عليها بإتفاقية جنيف عام 1948على كافة الديون الارى التي تثقل الطائرة ومنها الرهن الرسمي المقرر عليها وذلك ايا كان تاريخ قيد هذه الامتيازات. اما بالنسبة للديون الممتازة الاخرى المنصوص عليها في القوانينالداخلية (حقوق الامتياز الاختيارية) فهي تاتي في مرحلة تلي الديون الممتازة والرهون على الطائرة ذلك ان اتفاقية جنيف المشار اليها عندما اجازت

(1) القليوبي ، سميحة، مرجع سابق، ص98
(2) المرجع السابق، ص 101

للدول اضافة حقوق امتياز اخرى قيدت هذه الاجازة بألا تتقدم الامتيازات المضافة على الحقوق الاخرى المنصوص عليها ومن بينها الرهن الرسمي[1] ولذلك كان على كل دولة تستعمل رخصة اضافة امتيازات اخرى ان تتقيد بالترتيب الذي اشترطته اتفاقية جنيف وتجعل هذه الامتيازات المضاف تالية في المرتبة لكافة الحقوق الواردة بالاتفاقية ومنها الرهن الرسمي ولو كان قيد هذا الاخير في تاريخ لاحق لنشأة الحقوق المضافة ما بالنسبة لترتيب **الامتيازات الجوية فيما بينها** فتعد كل فقرة مجموعة مستقلة عن الفقرات الأخرى وسابقة على التي تليها كما تعتبر ديون المجموعة الواحدة متساوية بينها بحيث تشترك في التوزيع بنسبة كل دين، وتطبيقاً لذلك تتقدم الديون المتعلقة بالمصروفات التي أفاد منها جميع الدائنين من بيع الطائرة وتوزيع ثمنها[2]،على الديون المتعلقة بالمكافأت المستحقة عن انقاذ الطائرة والمصاريف غير العادية اللازمة للمحافظة عليها،كما تفضل هذه الأخيرة في المرتبة على التعويضات المستحقة عن الأضرار التي تُلحقها الطائرة بالغير على سطح الأرض، وفي حالة التزاحم بين ديون الفقرة الواحدة فأنها تعتبر في مرتبة واحدة وتشترك في التوزيع بنسبة كل دين،على أنه استثناء من ذلك تخضع الديون الخاصة بالمكافأت المستحقة نظير المساعدة والانقاذ والمصاريف غير العادية اللازمة لحفظ الطائرة للترتيب العسكي لتاريخ انشائها[3]، فيتقدم الدائن الذي قدم اخر مساعدة لانقاذ الطائرة أو الذي قدم لأخر مساعدة أو المصاريف غير العادية في انقاذ الطائرة،أما بالنسبة للديون المتعلقة بحادث واحد فتعتبر ناشئة في تاريخ واحد.

---

[1] السنهوري،عبد الرزاق. مرجع سابق.ص927.(3 تتمتع بالإمتياز المصروفات القضائية التي أنفقت لمصلحة جميع دائنين في حفظ اموال المدين وبيعها لها امتياز على ثمن هذه الأموال.

[2] قبل اي حق اخر ولو كان ممتازا او مضمونا برهن بما في ذلك حقوق الدائنين الذين انفقت المصروفات في مصلحتهم وتتقدم المصروفات التي انفقت في بيع الأموال على تلك التي انفقت في إجراءات التوزيع. المداينات المذكورة تكون مرتبتها على عكس الترتيب التاريخي للحوادث التي كانت سببا في نشأتها لمداينات المذكورة تكون مرتبتها على عكس الترتيب التاريخي للحوادث التي كانت سببا في نشأتها.الفقرة الرابعة من الاتفاقية

[3] السنهوري ، عبد الرزاق، مرجع سابق، ص927

الفرع الثالث : محل الامتيازات الجوية وإجراءات وجود الامتياز

لدراسة أحكام الامتياز يجب علينا معرفة محل هذه الحقوق التي تتمتع بالامتياز وذلك أولاً، ثم التعرض لإجراءات الشهر المتعلقة بحقوق الامتيازثانياً.

أولاً: محل الامتيازات الجوية

1- الطائرة : وهي أهم العناصر التي يرد عليها الامتياز الجوي ،وإذا كان مالك الطائرة أو مستثمرها يملك أكثر من طائرة، فحق الامتياز يقتصر على الطائرة التي تقرر عليها الامتياز الجوي دون غيرها ويشمل الامتياز الجوي مختلف أنواع الطائرات، كما تستوي في ذلك الطائرات العائدة للأفراد أو الأشخاص الخاصة والطائرات التجارية العائدة للقطاع العام، والامتياز الجوي لايرتبط بشخص المدين وإنما بالطائرة ذاتها بوصفها العنصر الرئيسي للثروة الجوية[1]، ومن ثم يسري الامتياز على الطائرة سواء أكان مستثمرها أو مستغلها هو مالكها أو كان غير مالك،فالامتياز الجوي شأنه في ذلك شأن الامتياز البحري يرتبط بالشئ المقرر عليه لا بشخص المالك، ويعد هذا الامتياز إستثناءً من القواعد العامة التي تجعل الامتيازات ترد على الأشياء المملوكة للمدين[2]،وعلى العكس لاتنطبق أحكام الامتياز على الطائرة التي يفقد مالكها حيازتها بفعل غير مشروع كالاغتصاب مثلاً،شريطة أن يكون الدائن سيئ النية كما لو كان يعلم وقت نشأةحقه بسبب زوال حيازة المالك وأنه يتعامل مع غاصب الطائرة .

---

(1) القليوبي ،سميحة . مرجع سابق.ص104.

(2)البارودي علي، العريني ، محمد فريد، الفقي ،محمد السيد، المرجع سابق ، ص174

بالقياس على الامتياز البحري،فالامتياز الجوي كما في البحري هو الامتياز الذي يتمتع به أصحاب الحقوق عليه نتيجة لتمتع الطائرة بما يشبه الشخصية القانونية [1]،لذلك فأن الامتياز الجوي يشمل المبالغ التي تنشأ مباشرة عن الطائرة، بالتالي فهو يشمل الأجرة المستحقة للطائرة والخاصة بالرحلة الجوية التي نشأ الدين بسببها، بل ويشمل التأمين المبرم لمصلحة هذه الطائرة لتعويض ما يصيبها من حوادث أو أضرار، ويشمل الامتياز الجوي أيضاً مبالغ المكافأت عن أعمال المساعدة والانقاذ التي تكون الطائرة قد قامت بها لصالح طائرة أخرى،أما بالنسبة للمبالغ التي لم تنشأ مباشرة عن الطائرة، فلا تدخل في الامتياز الجوي الذي يرد على الطائرة، ومثال هذه المبالغ المعونات التي تقدمها الدولة لأصحاب الطائرات تشجعياً منها لهم سواء قدمت على شكل مكافأة أو إعانات مالية لكن على الرغم من الأعتبارات السابق ذكرها فأن المشرع المصري يأخذ منحى آخر فيمايتعلق بالامتياز الجوي ،فيذهب لتقرير قواعد، خاصة فيما يتعلق بوعاء الامتياز الجوي ويحدد المبالغ التي تخرج عن محلالامتيازات الجوية، فالامتياز الجوي في التشريع الجوي المصري لايرد على أجرة الطائرة أو ملحقات هذه الأجرة ويختلف حكم الامتياز الجوي في هذا الخصوص عن الامتياز البحري الذي يشمل الجرة وملحقاتها، كما ولايشمل أيضاً مبالغ التعويضات المستحقة للمالك عن اضرارأصابت الطائرة أو مبالغ المكافأت عن أعمال المساعدة والانقاذ التي تكون الطائرة قد قامت بها لصالح طائرة أخرى،ولاتعد قطع الغيار التي من طراز الطائرة والمملوكة للمجهز والمخصصة للطائرة خلال جميع رحلاتها الجوية من ملحقاتها وبالتالي لايرد عليها الامتياز.

---

[1] فرعون ، هشام، مرجع سابق، ص47

وقد نصت على إخراج هذه المبالغ جميعها من وعاء الامتياز الجوي ويحددالمبالغ عن محل الامتيازات الجوية[1]، المادة أفادت بأن الامتياز لايسري على ماتغله الطائرة من إيرادات او على مايمنح لمالكها من مساعدات أو إعانات من جانب الدولة أو ما يحصل عليه هذا المالك من مكافأت أو تعويضات أما بالنسبة للامتياز على مبالغ التأمين فذهب المشرع المصري إلى شمول الامتياز لمبلغ التأمين أو التعويض عن هلاكها وبناءً على ذلك يتمتع صاحب حق الامتياز بالنسبة لهذه المبالغ في مكان أفضل من صاحب حق الامتياز الجوي على المبالغ التي تُلزم شركة التأمين بدفعها نتيجة هلاك الطائرة، وبذلك يعتبر صاحب الامتياز الجوي بالامتياز بالنسبة لهذه المبالغ في مكان أفضل من صاحب حق الرهن الرسمي على الطائرة الذي لايشمل حقه هذه المبالغ إذا اتفق على غير ذلك كما سبق القول ويؤيد ماذهب إليه المشرع المصري من انتقال الامتيازالجوي إلى مبالغ التأمين للقواعد العامة المقررة بالقانون المدني والتي تقضي بأنه إذا كان الشئ المؤمن عليه مثقلاً بامتياز انتقل هذا الحق على التعويض المستحق للمدين بموجب عقد التأمين حسب نص المواد (770و1135القانون المدني المصري)، إذا كان الشئ المؤمن عليه مثقلاً برهن أو تأمين،أو غير ذلك من التأمينات العينية، انتقلت هذه الحقوق إلى التعويض المستحق للمدين بمقتضى عقدالتأمين) كما أن حقوق الامتياز الجوية من الحقوق العينية التي ترد على الطائرات بالتالي فهي بحاجة للشهر كغيرها من الحقوق المنصوص عليها بالإتفاقية،وهو ماأكدته الإتفاقية الدولية بالفعل،فنصت بالفقرة الثالثة من المادة الرابعة على (تكون هذه المداينات محلاً للتأشير بها في السجل خلال الثلاثة شهور التالية لأكتمال الأعمال التي كانت سبباً في نشأتها).

---

[1] القليوبي ، سميحة ، مرجع سابق، ص101

وعليه الإتفاقية أوجبت تسجيل هذه الحقوق في السجل المعد للطائرة وذلك خلال مدة ثلاثة شهور لاحقة للأعمال التي أنشأها تحت طائلة سقوط امتياز كما سنبحثه لاحقاً في حالات انقضاء الامتياز[1]. وهذا ما يؤكده ايضاً قانون الطيران المدني الأردني بالنسبة للسجل هو أن تسجل جميع التصرفات القانونية التي ترد على الطائرة وتاريخ إبرامها .

المطلب الثاني

آثار الامتيازات الجوية وإنقضائها

يرتب الامتياز للدائن الجوي حقوقاً تقدمه على غيره من الدائنين العاديين وهذه الآثار سنبحثها أولاً، ثم سنتعرض لموضوع انقضاء حقوق الامتياز ثانياً.

الفرع الأول :آثار الامتياز على الطائرة

تخول الامتيازات الجوية الحق للدائن الذي يتمتع بدين جوي ممتاز أن يستوفي دينه قبل الدائنين سواء الدائنين العادين أو المرتهنين اللاحقين له في المرتبة وفق حق الأفضلية وحق التتبع والارجحانالدين الممتاز جوياً يخول صاحبه كقاعدة عامة سلطة استيفاء دينه بالأفضلية على غيره من الدائنين،وهو مايعرف بحق التقدم أو الأفضلية.

وهو ما نصت عليه الإتفاقية من أفضلية الدائن صاحب الامتياز الجوي في استيفاء ماله من ثمن بيع الطائرة على غيره من الدائنين المرتهنين للطائرة وغيره من الدائنين العادين،ويتم التفضيل في حال تعدد الامتيازات الجوية وفق ماتم ذكره سابقاً فيما يتعلق بترتيب الامتيازات الجوية، هذا

---

[1] القليوبي ، سميحة ، مرجع سابق، ص105

ولاتُقتصر الأفضلية على الدين الأصلي فحسب، وأنما تمتد لتشمل الفوائد القانونية حق النفقات التي يتطلبها تأييد هذا الحق بسلطة القضاء [1].

وأن حق التتبع اذا كان المنطق يقتضي عدم تطبيق قاعدة الحيازة في المنقول سند الحائزوذلك خضوع جميع التصرفات والحقوق الواردة على الطائرة لنظام الشهر بالسجل، بالتالي أقر بذلك لأصحاب حقوق الامتياز الحق بالتتبع الطائرة في أي يد تكون.فالدين الجوي الممتاز يخول صاحبه حقاً عيناً على الشئ المقرر له الامتياز،وبالتالي سلطة تتبع الطائرة في أي يد تكون حتى يستوفي دينه.

الفرع الثاني :انقضاء الامتياز على الطائرة

ينقضي الامتياز الجوي بأسباب أنقضاء تقترب من الأسباب التي ينقضي بها حق الرهن الرسمي على الطائرة وبناءً على ذلك ينقضي حق الامتياز في الحالات الأتية [2]:

1- ينقضي حق الامتياز الجوي بأنقضاء الدين المضمون بالامتياز لأي سبب من أسباب الانقضاء ،لأنه لما كان حق الامتياز على الطائرة هو في حقيقته حق عيني تبعي فأنه يدور وجوداً وعدماً مع الدين ، فإذا أنقضي الدين لأي سبب من الأسباب كالوفاء أو الأبراء أو التقادم أو المقاصة زال حق الامتياز.

2- ينقضي الامتياز ايضاً بتطهير الطائرة سواء كان هذا التطهير بناءً على بيعها بيعاً إجبارياً أو إختيارياً، وذلك وفقاً للتفصيل السابق إيضاحه بمناسبة رهن الطائرة رهناً رسمياًكما قرر المشرع الدولي في إتفاقية جنيف عام 1948 مدة سقوط خاصة لبعض الامتيازات على النحو

(1) رضوان ، ابوزيد،، مرجع سابق، ص81

(2) فرعون ، هشام . مرجع سابق. ص49.

التالي،بالنسبة للحقوق الواردة بالامتياز الثاني المتعلقه بالمكافأت المستحقة عن انقاذ الطائرة والمصاريف غير العادية اللازمة للمحافظة عليها والحقوق الواردة بالامتياز الرابع والخاص بالمبالغ المستحقة في أخر رحلة قامت بها الطائرة أو أوشكت على القيام بها قبل بيعها بيعاً جبرياً، فأن هذه الديون تنقضي بعد مضي ثلاثة اشهر دون قيدها في سجل الطائرات[1]، وتحسب بداية هذه المدة من تاريخ اكتمال الأعمال التي كانت سبباً في نشأة تلك الحقوق الممتازة وتنقطع هذه المدة بإتخاذ إجراءات الحجز والبيع والتطهير كما تنقطع بإتفاق ذوي الشأن على قدر مبلغ التعويض إذا كان الاتفاق ثابت التاريخ أو عند قيام صاحب الحق برفع دعوى [1]، على أن الامتياز المقرر لهذه المبالغ نتيجة عدم قيدها خلال المدة المحددة لايُمنع من إعتبارها من الديون العادية والتي يحق لصحابها إستيفاؤها من الدين ولكن دون أفضلية على غيره من الدائنين[2]،أن موضوع الحقوق العينية التبعية التي ترد على الطائرة من رهن وامتياز تكون حقوق تبعية توجد لضمان دين، بالتالي فالمدين إذا لم يقم بالوفاء بمحض ارادته يتم الحجز على الطائرة وهو ماسنبحثه في فصل التالي

---

[1] السنهوري ، عبد الرزاق، مرجع سابق، ص937
رضوان، ابو زيد، مرجع سابق، ص82

القليوبي ،سميحة، مرجع سابق ، ص109

الفصل الرابع

التنفيذعلى الطائرة

التنفيذ على الطائرات أهمية كبيرة خصوصاً إذا أخذنا بعين الاعتبار ضرورة عدم تعطيل وشل النشاط الجوي،يتم التنفيذ بالحجزفهو من المسائل قانونية تتعاظم باظطراد تكلفة مشروعات استثمار الطائرات نظرا لارتفاع اثمان الطائرات وكلفة تجهيزها لذلك فان الائتمان الجوي اهمية قصوى في هذا المجال اذ لاتسلم عملية استثمار الطائرات من اقتراض الالموال او الحصول على آجال لسداد الديون الناشئة عن الاستغلال الجوي كما ان الطائرةعندما تنتقل بين الاقاليم المختلفة للدول تحتاج للتزود بالوقود او اجراء بعض المعاينات الفنية او اصلاحات ضرورية دون ان يتمكن قائدها منى تسديد هذه النفقات نقدا فليجا الى الاستدانة لهذا الغرض[1]. والطائرة بوصفها مالا منقولا تمثل عنصرا من عناصر الضمان العام الذي يتمتع به دائنو مالك الطائرة على الذمة المالية للمدين بالتالي ان لم يوف المدين بمحض ارادته للدائن الجوي حقوقه جاز لهذا الاخير التنفيذ على الطائرة جبرا عنه بما يستحق له من مبالغ ويعد هذا التنفيذ تطبيقا للقواعد العامة التي تقضي بأحقية الدائن في الحجز على اموال مدينه اذا لم يقم بوفاء مافي ذمته له بمحض ارادته. ويتم التنفيذ الجبري على الطائرة بتوقيع الحجز عليها بسند تنفيذي تمهيدا لبيعها لاستيفاء الدائن حقه من ثمنها ويعرف هذا الحجز بالحجز التنفيذي ، وقد يبدأ الدائن الجوي التنفيذ على الطائرة بتوقيع الحجز الاحتياطي عليها اذا لم يكن بيده سندا تنفيذيا ، فيلجأ الى هذه الوسيلة ليحافظ على الطائرة بوضعها تحت يد القضاء ليمنع المدين من التصرف بها حتى يحصل الدائن على سند تنفيذي تمهيدا لبيعها لاستيفاء حقه من ثمنها

---

[1] حداد ، الياس، مرجع سابق، ص 53.(2) دويدار ، هاني، مرجع سابق،ص63.

ويعرف هذا الحجز بالحجز التنفيذي وقد يبدأ الدائن الجوي التنفيذ على الطائرة بتوقيع الحجز الاحتياطي عليها اذا لم يكن بيده

سندا تنفيذيا فيلجأ الى هذه الوسيلة ليحافظ على الطائرة بوضعها تحت يد القضاء ليمنع المدين من التصرف بها حتى يحصل الدائن على السند التنفيذي ويقضي القاضي بصحته فيتحول بذلك الحجز على الطائرة باعتبارها وسيلة نقل دولية هامة تشكل مرفقا اقتصاديا هاما فانه يتعين تفادي شل النشاط الجوي في الاحوال التي يتم الحجز عليها احتياطيا بشكل عشوائي وذلك عن طريق تنظيم مسألة الحجز الاحتياطي على الطائرة على نحو لايمنع الطائرة من اداء وظيفتها[1]. ولما كانت اجراءات الحجز على الطائرة لاتتلائم وطبيعة الشئ الوارد عليه الحجز وهو الطائرة فقد ابرمت عام 1933اتفاقية روما بشأن توحيد بعض القواعد الخاصة بالحجز الاحتياطي على الطائرات كما تنص اتفاقية جنيف الخاصة بالاعتراف الدولي بالحقوق التي ترد على الطائرات بعض الاحكام الخاصة بالبيع الجبري للطائرة والتي سنعرضها من خلال المبحثين التاليين: في المبحث الأول سنتحدث عن موضوع الحجز الاحتياطي(الابتدائي) على الطائرات،ونبين تفاصيله من خلال مطلبين ،المطلب الأول مفهوم الحجز الاحتياطي وإجراءات الحجز والمطلب الثاني نبين فيه حالات عدم جواز الحجز على الطائرة احتياطياً وانتهائه. وفي المبحث الثاني سنتحدث عن الحجز التنفيذي، ان مفهوم الحجز هو تطبيق القواعد العامة للحجز الاحتياطي على الطائرات باعتبارها من المنقولات أن يثير مشكلات تتعلق بعنصر الملائمة في القاعدة القانونية، فالطيران مرفق عام يجيب أن يسير سيراً منتظماً والسماح لكل دائن بالحجز على الطائرات مدنية حجزاً احتياطياً يعطل هذا المرفق ويفقد الثقة فيه، ويشل النشاط الجوي. والمصالح الاقتصادية الحيوية المرتبطة بالتنقل الجوي تتطلب تفضيل الصالح العام

---

(1) الاسيوطي، ثروت انيس، مرجع سابق،ص77

على صالح الدائن الذي لم يحصل بعد على سند تنفيذي بالتالي يتعين تفادي شل النشاط الجوي عن طريق تنظيم مسألة الحجز الإحتياطي[1]ولما كانت اجراءات الحجز على الطائرة الواردة في القواعد العامة و كانت هذه المسألة احدى شواغل اللجنة الفنية الدولية لخبراء الطيران،فتطرقت إتفاقية شيكاغو عام 1944ومن قبلها إتفاقية باريس عام 1919لمسألة الحجز الاحتياطي على الطائرات بحيث عالجت المادة 27 من إتفاقية شيكاغو عالجت جزئية الحجز على الطائرات ،التابعة للدول الأطراف الموقعة على الاتفاقية المخصصة للطيران الدولي والموجودة في دولة متعاقدة أو المارة في سمائها بصفة نظامية بحيث حَرمت اتفاقية شيكاغو الحجز على الطائرة بحجة أن الطائرة أو بعض أجزائها تحتوي على تقليد براءة اختراع مسجلة في الدولة التي دخلت إليها الطائرة . ولقد وضحت أهمية هذه المشكلة أيضاً أمام مؤتمرات انعقدت في مدريد سنة1928، وفي روما سنة 1929،ووضع مشروع هذه الإتفاقية الفقية الألماني ريزي ووافقت عليه اللجنة الفنية الدولية للخبراء القانونين الجويين في إجتماع إستوكهولم في ينوينو سنة 1932وتم الاتفاق والتوقيع على الإتفاقية في إجتماع روما في مايو1933[2].ولقد إستهلت الإتفاقية أحكامها بتعهد الدول المنضمة إليها بإتخاذ الأجراءات الأزمة لوضع القواعد المقررة فيها موضع التنفيذ،ثم عرفت الحجز التحفظي وحددت الطائرات التي لايجوز الحجز عليها ثم أوضحت نطاق سريان أحكامها، ولقد تكفلت المادة التاسعة من الإتفاقية بتحديد نطاق تطبيقها وكان مشروع اللجنة الدولية لخبراء الطيران يعطي لهذه الإتفاقية نطاقاً شاملاًوإذ كان يتضمن سريان أحكامها على كل طائرة مسجلة في إقليم إحدى الدول المنضمة إلى الإتفاقية مادامت تعمل فعلاًفي خدمة النقل الدولي ولو كانت طائرةوطنية تتبع الدولة التي يوقع الحجز على إقليمها،غير

---

[1] حداد، الياس، مرجع سابق، ص53

[2] الأسيوطي ، ثروت انيس. مرجع سابق ص 87.

أن المؤتمرين في روما سنة 1933 قد راعو بحق أن هذا التوسع قديؤثر على حركة[1] الطيران . فجاء نص المادة التاسعة بقصر تطبيق أحكام الحجز التحفظي في إقليم كل دولة متعاقدة أُخرى [2]ذلك يعني بالضرورة أن أحكام الإتفاقية لاتسري إلا مع توافر العنصرالأجنبي بين الدولة التي يوقع الحجز على إقليمها، والطائرة المزمع توقيع الحجز عليها، أمابالنسبة للطائرات الوطنية فتخضع فيما يتعلق بالحجزعليها لأحكام القانون الداخلي للدولة المسجلة فيها الطائرة التي تحمل جنسيتها .وطبقاً لحكم المادة السابعة من الإتفاقية لاتسري أحكام الحجز التحفظي على الاجراءات التحفظية المتبعة عند مخالفة اللوائح الجمركية أو قانون العقوبات أو لوائح البوليس،وهي أحكام رددتها المادة 54 إخراج الدعاوى المتعلقة بديون حكومية،والأجراءات التحفظية عند مخالفة قواعد وأنظمة الأمن العام.سنبحث مسألة الحجز الاحتياطي على الطائرات وفق المعاهدات الدولية وقانون الطيران المدني الأردني.

---

[1] رضوان ، ابو زيد. مرجع سابق.ص 73.

[2] شحادة، ابراهيم فهمي ابراهيم. مرجع سابق .ص 439

المبحث الأول

مفهوم الحجز الإحتياطي على الطائرة

ينصرف مدلول الحجز بشكل عام المحجوز في قانون الوضعي إلى ضبط المال منقولاً أو غير منقول ووضعه تحت يد القضاء لمنع المحجوز علية من التصرف فيه أو إخراجه منملكه،حتى يتمكن الدائن الحاجزمن إستيفاء حقة منه وذلك بسبب رفض المدين التنفيذ الطوعي لما التزم به[1] . فهو لايعتبر تنفيذاً لأنه لايخرج ملكية الطائرة من يد مالكها وأنما يقيد سلطته عليها،فهو إجراء وقائي ويمكن أن ينقلب إلى حجز تنفيذي بعد تثبيته من قبل المحكمة المختصة بذلك،كما أنه يمكن أن يرفع وتطلق يد مالك الطائرة على التصرف فيها وذلك في الأحوال التي ينص عليها القانون، وهو بعد أن يلقى وحتى يتم تثبيته او رفعه يمنع مالك الطائرة من التصرف فيها بأي شكل من الأشكال إلا في الأحوال التي يجيزها القانون وحددت المادة الثانية من إتفاقية روما 1933 معنى الحجز الاحتياطي الذي يمكن للدائن أن يوقعه على الطائرة. وعليه "كل تصرف أياً كانت تسميته "يتم بقتضاة وفق الطائرة رعايةً لمصلحة خاصة عن طريق أعوان القضاء أو رجال الأدارة العامة أما لصالح دائن أو مالك أوصاحب حق عيني يثقل الطائرة دون أن يكون في مقدور الحاجز أن يستند إلى حكم واجب النفاذ يكون قد حصل علية مقدماً عن طريق العادي أو إلى سند تنفيذي مساوي له. وجاءت عبارة "أياً كانت تسميته" مقصودة لتضع حداً لاختلاف لقوانين الداخلية في تسميته هذا الأجراء الذي يكفل حق الدائن وعلى ذلك تسري أحكام الإتفاقية على مايسمى بحق الإيقاف في القانون الأنجليزي arrest كما تسري على مايعرف بالحراسة، التحفظية في القانون الايطالي conservative sequestro أو

---

[1] عقيل ، فريد (1988). الحجز الإحتياطي . دمشق. مطابع الفا باء الاديب. ص23.

الحجز المؤقت في القانون الألمان[1]ي.وأياً كانت الصعوبات التي تعترض تفسير نص هذه المادة إلا أنه مما لاشك فيه أنه يشمل أحكام الحجز الاحتياطي في القانون الأردني والذي تضمن أحكامه فيما يتعلق بالطائرات قانون الطيران المدني المادة 54 وأيضا الحجز الاحتياطي بالقواعد العامة في قانون أصول المحاكمات المدنية التي وردت في النصوص (141_157).

المطلب الأول

حالات الحجز الاحتياطي وإجراءاته

لم تتضمن الإتفاقية أي قاعدة أصولية فيما يتعلق بشأن مباشر الحجز الاحتياطي على الطائرات وحالات إيقاع هذا الحجز ،بل إقتصرت في معظم أحكامها على الحالات التي لايجوز فيها إيقاع هذا الحجز بالتالي تركت هذه المهمة لأحكام قانون القاضي. وبالنظر لقانون الطيران المدني الأردني بإعتباره قانوناً خاصاً فيما يتعلق بالطائرات لم ينص أيضاً على الحالات التي يمكن من خلالها توضيح كيفية إيقاع هذا الحجز على الطائرة وبالعودة للقواعد العامة،فأنه لكل من يدعي حقاً عينياً على الطائرة أن يحجز عليها،ولو كانت في يد الغير ويعود إلى المحكمة تقدير كفاية الأدلة والأوراق التي يقدمها المستدعي لإقرار الحجز أو رفضة [2]،لكن إثبات قيام حالة الدائنية تجاه مالك الطائرة لايكفي لوحده، بل لابد من أن يترافق مع بوادر الإخلال بحق الضمان العام أو المساس به وأن تكون هذه البوادر قائمة وجدية ومن شأنها أن تورث لدى الدائن الخشية المعقولة والقائمة على أساس من تهديد حق الضمان العام وتعريضه للخطر ،ويتوجب أيضاً على الدائن طالب الحجز أن يقدم تأمين نقدي أو كفالة مصرفية أو عدلية تحدد المحكمة أو قاضي الأمور المستعجلة نوعها

---

[1] رضوان ، ابو زيد. مرجع سابق.ص71 .

[2] شمس الدين، ذكي. (2010). الحجز على ضوء القانون رقم 8 عام 2010. مطبعة الداودي. ص 7.

ومبلغها ويقدمها كفيل مليء يضمن ما قد يلحق بالمحجوز علية من عطل وضرر إذا ظهر أن طالب الحجز غير محق في دعواه، هذا في حال قررت أن قررت المحكمة إجابة طلب توقيع الحجز الاحتياطي، كما أن هناك استثناء من تقديم التأمين أو الكفالة إذا كانت تمثل مؤسساترسمية وعامة أو بنوك عامة والبلديات في المملكة ، كما يجوز للمحكمة أو قاضي الأمور المستعجلة أن يتحقق من مَلاءة الكفيل. هذا ماأكدت عليه نص المادة 141الفقرة 2 من قانون أُصول المحاكمات المدنية كما هو مبين من خلال الدعاوى المقامة أمام محكمة التميز فيما يتعلق بحالالت الحجز التحفظي سواء كانت قبل إقامة الدعوى أو بعد إقامة الدعوى أو أثناء نظرها إلى قاضي الأمور المستعجلة (الحكم رقم 173 لسنة 2015–محكمة تميز حقوق)تاريخ الدعوى 2015–6–23، وكذلك دعوى بخصوص أن يجوز للدائن أن يطلب توقيع الحجز التحفظي على أموال المدين المنقولة والغير منقولة سواء قبل إقامة الدعوى او عند تقديمها (الحكم رقم 88لسنة 2015–محكمة تميزحقوق –5–82 2015)، سواء كان الحق المدعى به والمطلوب حمايته ناشئاً عن جرم جزائي أو عن التزام مدني بحت فكلاهما يتمتع بنفس المركز القانوني بالنسبةلإلقاء الحجز عند توافر شروط المطلوبة فيه. ويُوقع الحجز على الطائرة من قبل قاضي الأمور المُستعجلة، ويزول أثر الحجز إذا لم يرفع الحاجز الدعوى بأصل الحق خلال ثمأنية أيام تبدأ من تاريخ تنفيذ الحكم بالحجز وذلك إذا لم يكن طلب الحجز مستنداً إلى حكم أومستنداً قابل للتنفيذ[1]، ويجوز إلقاء الحجز الاحتياطي على الطائرة أيضاً بقرار من المحكمة المختصة في حالة النظر بموضوع أصل الحق بالأوضاع المقررة لأستدعاء الدعوى، وفي هذه الحالة يجيب أن [2]يشتمل إستدعاء طلب الحجز على مطالب المدعي بأصل

---

[1] تميز حقوق .رقم التميز 173. عام 2015 .

[2] اصرار الدائن على حجز جميع اموال المدين رغم كفاية بعضها لوفاء دينه، يحمل معني التعسف(نقض مدني رقم1037 اساس 1631 تاريخ 6\6\1995 مجلة المحامون ص 956 لعام 1996.

الحق مالم تكن الدعوى به قائمة أمام المحكمة، وتُصدر المحكمة قرارها بالحجز وينفذ بواسطة دائرة التنفيذ.ولخطورة هذا الأجراء وأثره على مالك الطائرة فهو يؤدي إلى تقيد حقه في التصرف بالطائرة ،وخشية من أن يتجاوز الدائن استعمال حقوقه فيه إلى حد التعسف[1]، حدد المشرع الحالات التي تُبيح إيقاع الحجز الاحتياطي حسب ماورد في قانون أصول المحاكمات في المواد السابق ذكرها أعلاه، ولكن المشرع الأردني حدد هذه الحالات حصراً في في نص المادة 312قانون أصول المحاكمات الأردني،**اولا** إذا لم يكن لمالك الطائرة موطن مستقر في المملكة فالطائرة في حالة تنقل مستمر بين الأقاليم المختلفة للدول وتحتاج للتزود بالوقود أو إجراء بعض المعاينات الفنيةأو إصلاحات ضرورية دون أن يتمكن قائدها من تسديد هذه النفقات نقداً فيلجأ إلى الأستدانة لهذا الغرض،ففي مثل هذه الحالات وغيرها قد لايكون لمالك الطائرة موطناً في البلد الذي تم فيه الاقتراض مما يمكن دائن هذا المالك من إيقاع الحجز على الطائرة.وهي حالة الحجز على المدين الجوال أو الجَواب المُتنقل المعروفة في فرنسا saisieforaine والتي لم يشترط الاجتهاد الفرنسي لها أن يكون بيد الدائن سند لإيقاع الحجز بل يجوز توقيعه بلا سند مطلقاً كما يجوز إيقافة إذا أودع المدين لدى خزانة المحكمة مبلغاً يساوي دين طالب الحجز [2]. ولكن ذهب الاجتهاد القضائي المستقر إلى أنه لايكفي أن يكون لمالك الطائرة موطناً بل لابد من وجود مايرجح مديونية المطلوب الحجز عليه[3]. والعناصر المطلوبة لهذه الحالة ألا يكون لمالك الطائرة موطن في المملكة أو يكون له فيها موطن ولكن لايتوفر فيه شرط الاستقرار، والموطن هو المكان الذي يقيم فيه الشخص عادة، ويجوز أن يكون للشخص في وقت واحد أكثر من موطن.**ثانياً** إذا خشي دائن مالك الطائرة فرار مدينه وكان لذلك أسباب جدية

---

[1] شمس الدين ،محمد ذكي. مرجع سابق.ص147

[2] عقيل ، فريد. مرجع سابق. ص72

[3] نقض مدني : اساس 833\ قرار 168.عام 1974.

وهذه الحالة على العكس من الحالة المتقدمة بحيث تفترض وجود موطن مستقر للمدين إلا أنه عزم على قرار منه، ويجب في هذه الحالة أن يقدم الدليل الجدي على الخشية من أن يفقد الدائن مالك الطائرة الضمان العام المقرر لحقة ولابد من أن تكون هذه الخشية قائمة على أساس مقبول [1]، والعزم الجدي على القرار لا أن يكون في الحالات الطبيعية كالسفر وفقاً لمقتضيات الوظيفة، بل لابد من التدليل على سوء النية في تصرفات مالك الطائرة ،وأنها ترمي إلى التخلص من وفاء الدين. **ثالثاً** إذا كانت التأمينات المقدمة من مالك الطائرة لوفاء الدين مهددة بالضياع ويشترط في هذه الحالة أن يكون حق الدائن مضموناً بتأمين خاص سواء كان هذا التأمين عينياً كالرهن او شخصياً كالكفالة الشخصية وأن تقوم ظروف من شأنها أن ترجح ضياع هذا التأمين أو إضعافه.كإن يتعرض تأمين الدين سواء كان كفالةً أو تأميناً عقارياً أو غيره لخطر التبديد أو الضياع الأمر الذي يجرد الدين الأصلي من ضماناته المصاحبة والمؤيدة له، كما لو هبطت قيمة لتأمين بشكل كبير ،أوتعرض على يد مالك الطائرة بنفسه أو بتدخل ظرف قاهرا و سبب أجنبي للزوال، أو عسر الكفيل أو توقف عن الدفع أو طرأ على محل الكفالة ظروف أدت إلى الأنقاص منه أو إفتقاده كلياً وإذا لم يقدم مالك الطائرة الضمان الذي التزم بداية بتقديمه مما أدى إلىأن يصبح معه الالتزام الأصلي حالاً ولو لم يكن كذلك بالأصل [2]. **رابعا** إذا كان بيد الدائن سند رسمي أوعادي مستحق الأداء وغير معلق على شرط وهذا النص مطلق،فهو يجيز إلقاء الحجزالاحتياطي على الطائرة حتى ولو لم يكن المدين قائماً بتهريب أمواله،ويبدو أن المشرع افترض ضمناً إحتمال تهريب المدين لأمواله عند حلول أجل الدين لذلك أجاز للدائن إلقاء الحجز على الطائرة، لكن تشترط هذه الحالة أن يكون بيد الدائن سند، ولافرق بين أن يكون معلقاً على شرط، ولكن صراحة النص لاتمنع القاضي من رد طلب الحجز ويعود له تقدير إذا

---

(1) المرجع السابق، ص73

(2) شمس الدين،محمد ذكي. مرجع سابق.ص 13.

ما كان الدائن يسئ إستعمال حقه ام لا. اما بالنسبة للأسناد الأجنبية فلم تعط صيغة التنفيذ [1].إلا أنها تعتبر سندات لها نفس القوة في الأثبات التي يخولها لها القانون الأجنبي،لكن قوتها لاتصل إلى الحد الذي استخلصه منها القاضي الأجنبي ووصل إليها بل تبقى للقاضي حرية التقدير ما انتهت إليه،وخامساً إذا كان المدين تاجرا وقامت أسباب جدية يتوقع معها تهريب أمواله أو إخفاؤها ويشترط في هذه الحالة أن يكون المدين تاجراً ولافرق بين أن يكون الدين تجارياً او مدنياً [2]،ويجب أن تكون ظروف قوية وجدية يتوقع معها قيام المدين التاجر بتهريب أموال أو إخفاؤها عن دائنيه كما في الحالة التي يكون فيهاالمدين على وشك الأفلاس [3]. أما **سادساً** إذا قدم الدائن اوراقاً أو أدلة ترى المحكمة كفايتها للإثبات ترجيح احتمال وجود دين له في ذمة المدين وهي الحالة التي لايكون بيد الدائن سنداً رسمياً أو عادياً وأنما أوراقاً او أدلة أُخرى من شأنها أن تدل المحكمة على احتمال وجود دين حال في ذمة المدين،فيمكن استناداً إلى هذه الأوراق أو الأدلة إلقاء الحجز الاحتياطي على الطائرة، ولكن لايمكن اعتبار الإعذار الموجهة من طالب الحجز للمدين من هذه الأدلة. نستنتج أنه يحق للدائن الحجز على طائرة مدينه حجزاً احتياطيا في كل الحالات السابق ذكرها والتي تشابة إلى حد كبير الأسباب التي وردها المشرع الأردني في قانون إصول المحاكمات المدنية المتعلقة بالحجز التحفظي ماعدا السبب الأول المتعلق بأن يكون مالك الطائرة (المدين) مقيما، كما في حالة إذا ماكان الحجز وقع دون سبب مشروع أن الدائن الحاجز يكون مسؤولاً عن أي ضرر يلحق بمالك الطائرة أو مستثمرها[4].إذ أن مجرد تأخير الطائرة ساعة أو ساعات قد يسبب أضراراً جسيمة لمئات من الركاب

---

(1) عقيل ، فريد . مرجع سابق ص 75.

(2) عقيل،فريد . مرجع سابق. ص76

(3) شمس الدين، محمد ذكي. مرجع سابق. ص 16.

(4) نصت السادسة من الإتفاقية على ان الحاجز يكون مسؤلا عن الضرر الذي يحدثه بتجميد امولا الخصم ومنعه من التصرف فيها واستعمالها للغاية التي اعدت لها (ففي حالة الحجز على الطائرة يكون الضرر اكبر) يتمثل في حرمانه من التصرف فيها وإستعمالها فيما اعدت له وتفويت الربح الذي كان من المحتمل ان يحصل عليه، ويتعين على المحكمة في

ويعطل الثقة في الطيران كوسيلة مضمونة للنقل السريع و الطائرات في هذه الخطوط تذهب وتجيء بمواعيد منتظمة بالتالي فأنه بإمكان أي من الدائنين الحصول على حكم نهائي فيما يتعلق بدنيه أو الحصول على سند تنفيذي أخر،بالتالي توقيع الحجز التنفيذي على هذه الطائرات. والطائرات المخصصة لنقل الركاب او البضائع بمقابل إذا كانت هذه الطائرة متأهبة للسفر،فأنه لم يتم تحديده من قبل الإتفاقية،وأنما هذه المسألة تبقى متروكة لتقدير القضاء الداخلي لتحديد حالة التأهب للسفر [1]،وتعد الطائرة متأهبة للسفر متى استوفت حاجاتها من الوقود والمواد الغذائية للرحلة الجوية،والتي قد تمت فيها عملية شحن البضائع والمسافرون إما أنهم أصبحوا على متن الطائرة وإما أنهم بأرض المطار تمهيداً للصعود والانطلاق بالرحلة الجوية ولم يبق سوى حصول قائدها على إذن الرحيل من سلطات المطار[2]،للعامة ويهمالصالح العام أن ينتظم سيرها،والحكمة من منع توقيع الحجز الاحتياطي على هذا النوع من الطائرات أنه كان على الدائن ألا ينتظر حتى اللحظه الأخيرة للقيام بتوقيع الحجز على الطائرة،وذهب المشرع مثل ماذهبت إليه الإتفاقية على أنه (لايجوز إيقاع الحجز الاحتياطي على أي طائرة أُخرى مخصصة لنقل الأشخاص أو الأموال مقابل أجر أو مكافأة متى كانت على وشك الرحيل لمثل هذه الرحلة إلا في الحالة التي يتعلق فيها الأمر بدين تم التعاقد عليه بشأن الرحلة التي تكون فيها الطائرة على وشك القيام بها أو دعوى نشأت خلالها)،وهنا نعيب على النص المتقدم أنه بعد أن أجاز في الحالة الأولى فقط إيقاع الحجز الاحتياطي على الطائرة بسبب دين ترتب عليها بسبب الرحلة التي تكون على وشك القيام بها [3]،قد أجازهذا الحجز في حالة ثانية (نتيجة لدعوى نشأت خلال الرحلة) فالدعوى التي تقام خلال الرحلة الجوية قد تكون سبب ديون

مجال تقدير التعوض اما ان تكلف المحجوز عليه اثبات الضرر الذي يدعيه واما ان تلجئ الى الخبرة لتحديده . (نقض رقم 679 اساس 380 تاريخ 21\5\1977مجلة المحامون ص295 عام 1977).

[1] القليوبي، سميحة، مرجع سابق ، ص 113

[2] رضوان ، ابو زيد، مرجع سابق، ص 72

[3] حداد ، الياس، مرجع سابق، ص55

عديدة لرحلات جوية سابقةوهذا الأمر الذي يتناقض مع الحالة الأولى التي لاتجيز الحجز إلا على الديون التي تتعلق برحلة الطائرة التي هي على وشك الاقلاع ومع هذا الاستثناء الذي يهدف المشرع من خلاله إلىمراعاة عدم إلقاء الحجز على الطائرات التي تكون في حالة تأهب للإقلاع ،إلا أنه حتى يستقيم قصد المشرع من هذه المادة يلزم تبديل عبارة (دعوى) بعبارة (مديونية)عوضاً عنها وهكذا يكون الحجز جائزاً على الطائرة نتيجة ديون نشأت خلال الرحلة الجوية كثمن المواد الغذائية التي تم شراءها لخدمة المسافرين أثناء الرحلة،وكما نصت الإتفاقية على استثناء المتعلق بالديون التي تنشأ بسبب الرحلة أو خلالها من حالات المنع أو عدم جواز الحجز الاحتياطي على الطائرة،نصت أيضاً على الحالة التي يقوم فيها المالك الحقيقي للطائرة والذي فقد حيازة طائرته نتيجة فعل غير مشروع أن يوقع حجزاً احتياطياًعليها[1].

---

[1] دويدار ، هاني . مرجع سابق . ص64

المطلب الثاني

حالات رفع الحجزالإحتياطي وانتهائه

انتهاء الحجز على الطائرة بتقديم كفالة وفقاًللمادة الرابعة من الإتفاقية،حفاظاً منها على مصالح المدين المحجوز على طائرته أجازت له إذا ماوقع الحجز على الطائرة رفع هذا الحجز أو تفادية قبل وقوعه فيما إذا تقدم بضمانة كافية يخضع إيداعها لأحكام، قانون القاضي النافذة وقواعده. ويقصد بكون الكفالة كافية أن تغطي مقدار الدين الذي يتم الحجز من أجله بالإضافة لفوائده المصرفية شريطة أن لاتتجاوز ثمن الطائرة محل الحجز[1]،وقد أوجبت الإتفاقية في المادة الخامسة على وجه السرعة حتى يتجنب بذلك الضرر الذي قد يتسبب به تأخير الرحلات للطائرة. وعليه ينتهي الحجز الاحتياطي بتحولة إلى حجز تنفيذي الذي يقع على الطائرة هو المرحلة الأولى في التنفيذ،بمعنى أن مجرد توقيعة يؤدي وظيفة تحفظية أو احتياطية والتي هي الحفاظ على مال المدين مالك الطائرة من الضياع،لكن الحجزالاحتياطي قد يتحول إلى تنفيذي،وذلك في حال البدء في إجراءات نزع ملكية الطائرة مما يجعلنا في هذه الحالة أمام حجز تحفظي يتحول إلى حجز تنفيذي .

---

(1) القليوبي، سميحة ، مرجع سابق ، ص115

المبحث الثاني

الحجز التنفيذي على الطائرة

ولدراسة موضوع الحجز التنفيذي على الطائرة وهي الحجز التنفيذي أولاً وإجراءات الحجز، وهو المرحلة الالولى في التنفيذ ويمكن ان يقوم الدائن بالحجز بشكل مباشر على طائرة مدينه اذا لم يوف هذا الاخير بما للدائن من ديون بمحض ارادته وتبدأ بالحجز الاحتياطي كما مر ممر معنا ويتحول بعدها الى تنفيذي عند بدء اجراءات نزع الملكية ولدراسة موضوع الحجز التنفيذي يجب التعرف على الحجز التنفيذي اولا والبيع الجبري ثانياً.

المطلب الأول

مفهوم الحجز التنفيذي

الحجز هو المرحلة الأولى في التنفيذ،ويمكن أن يقوم الدائن بالحجز التنفيذي بشكل مباشرعلى طائرة مدينه،إذا لم يوف هذا الأخير بما للدائن من ديون بمحض إرادته،وقد تبدأ مرحلة الحجز بالحجز الاحتياطي كما مذكور أعلاه ،ويتحول بعد ذلك إلى حجز تنفيذي عند بدء إجراءات نزع الملكية يكون الحجز تنفيذياً حينما يستهدف ضبط الطائرة المراد حجزها ووضعها تحت يد دائرة التنفيذ لبيعها استيفاء حق الدائن الحاجز من ثمنها [1]، ويحق لكل دائن يحمل سندا تنفيذاً أن يحجز على طائرة مدينه حجزاً تنفيذاً وبيعها وإستيفاء دينه من ثمنها،ولا يقتصر هذا الحق على الدائنين الجويين،بل يجوز لكل دائن مهما كان سبب دينه أن يطلب الحجز على طائرة مدينه حجزاً تنفيذياً ليستوفي دينه،لكن يشترط أن يكون بيد هذا الدائن سنداً تنفيذياً[2]،الاتفاقيات الدولية لم تتعرض لموضوع الحجز التنفيذي على

---

[1] خليل ، احمد.(2003) .التنفيذ الجبري. منشورات الحلبي الحقوقية .

[2] جبران ، يوسف نجم.(1981). طرق الاحتياط والتنفيذ . منشورات عويدات. ص525.

الطائرة بالشكل الكافي،وأن كانت إتفاقية روما عام1933تعرضت لموضوع الحجز على الطائرات إلاانها اقتصرت على الحجز الاحتياطي عليها دون التنفيذي فنتص المادة السابعة لإتفاقية جنيف عام 1948على أن (إجراءات البيع الجبري لطائرة هي تلك التي يقررها قانون الدولة المتعاقدة حيث يجري البيع)،بالنظر لقانون الطيران الأردني بالنسبة للحجز التنفيذي على الطائرة نلاحظ من نص المادة 54 (مع مراعاة أحكام الاتفاقيات الدولية المنضمة إليها المملكة والمتعلقة بالحجز على الطائرات)، تطبق الأحكام التالية:

1- لايجوز الحجز التحفظي أو التنفيذي على طائرات الدولة،ولا يجوز إتخاذ أي إجراء مهماكان نوعه لمنع هذه الطائرات من الطيران.

2- لايجوز الحجز التحفظي أوالتنفيذي على طائرات التالية إذا كان هذا الحجز يؤدي إلى منعها من التحرك وهي الطائرات المستخدمة على خط جوي دولي منتظم أو داخلي منتظم والطائرات الاحتياطية لهذه الطائرات.

3- النوع الثاني الطائرات على وشك الأقلاع التي تقوم بنقل أشخاص وأموال في رحلة خاصة مقابل أجور أو مكافأة،إلا إذا كان الحجز التحفظي بشأن دين يتعلق بالرحلة التي توشك الطائرة القيام بها،أو إذا كان الحجز التحفظي يوقعه المالك الذي فقد طائرته بفعل غير مشروع لاتسري أحكام الفقرة الثانية من هذه المادة على الاجراءات التحفظية الخاصة بدعاوى الافلاس وبالأموال الأميرية وبالدعاوى الجمركية،أو المتعلقة بتنفيذ قانون العقوبات وأنظمة وتعليمات الأمن العام.

4- لايجوز الحجزالتنفيذي على الطائرات المذكورة في الفقرة الثانية من هذه المادة بسبب دين مستحق الأداء أو تنفيذاً لحكم قضائي إلا بعد إستنفاذ جميع إجراءات هذا الحجز علىأموال المدين الأخرى وثبوت عدم كفايتها للوفاء بالدين.

5- تسجل في السجل الوطني القرارات القضائية النهائية بتوقيع الحجز التحفظي أو التنفيذي على الطائرات المسجلة في هذا السجل.

6- تعتبر النازعات المتعلقة بالحجز على الطائرات من الأمور المُستعجلة ويفصل فيها على وجه الأستعجال.ونستخلص من هذه المادة بشكل عام شروط الحجز التحفظي (الاحتياطي) والتنفيذي ونستنتج من الفقرة الخامسة من نص هذه المادة أن الحجز التنفيذي على الطائرة لايكون إلا في الدولة التي تَتبع الطائرة لها ،والتي تحمل جنسيتها،والحكمة من هذا النص أنه من شأن الحجز التنفيذي أن يؤدي إلى بيع هذه الطائرة حتى يتمكن الدائن من إستيفاء حقه من ثمنها،بالتالي وجوب هذا التنفيذ في الدولة التي تم تسجيل الطائرة فيها حيث يتضمن سجل الطائرة كل البيانات المتعلقة بالطائرة من القيود والتصرفات القانونية الواردة عليها من الضروري الوقوف على الحالة التي تكون عليها الطائرة عند عملية الحجز والبيع.أما فيما يتعلق بضرورة التنفيذ على أموال المدين الأخرى المنقولة والغير منقولة وأنما يمكنه أن التنفيذ على الطائرة،فالأصل أن الدائن حر في االأموال التي يراها مناسبة لاستيفاء دينه ولو كانت قيمة الطائرة أكبر بكثير من قيمة الدين وذلك وفقاً لقاعدتين [1] فالقاعدة الأولى هي أن الدائن حر في اختيار مايشاء من اموال المدين لإجراء الحجز عليها والتي مرجعها الضمان العام للدائنين على جميع مايملكه المدين،فالدائن ليس مُلزماً

---

[1] خليل ، احمد . التنفيذ الجبري. مرجع سابق . ص172

بترتيب،معين فهو ليس مقيداً بالبدء بالمال الأقل كلفة كما أنه ليس مقيداً بالبدء بالعقار أو بالمنقولوأنما يمكنه أن يطلب الحجز على الطائرة او العقار، فحتى الدائن العادي يستطيع الحجز علىطائرة مدنية رغم أن هذه الطائرة تضمن حقاً لدائن مرتهن له أولوية،وكذلك الدائن صاحب حق الامتياز على الطائرة أو الدائن الذي له رهن أو تامين على أحد أموال مدينه فالدائن غيرمُلزم بأن ينفذ أولاً على هذا المال. والقاعدة الثانيةلايشترط التناسب بين قيمة المال المحجوز عليه وقيمة الدين المحجوز من أجله، فيعتبر الحجز الذي يوقعه الدائن على أموال مدينه مجتمعة حجزاً صحيحاً رغم صغر قيمة دينه بالمقارنة لعُظم الأموال المحجوزة، الحكمة من ذلك هي أن قيام أحد الدائنين بالحجز على مال معين من أموال للمدين لايمنع غيره من الدائنين من توقيع حجز لصالحهم على ذات المال ومزاحمة الحاجز الأول دون أن يكون لمنسبقه بالحجز أي أولوية، فلو اقتصر صاحب المليون دينار على حجز مال للمدين قيمته في حدود حقة واستمرت الإجراءات يتابعها إلى ما قُبيل البيع وعندئذ تَدخل في الحجز دائن اخر بنفس المبلغ فمعنى ذلك أن حصيلة البيع سوف تُوزع عليهما بالتساوي بل وقد يستأثر بها الدائن اللاحق في الحجز إذا كان دينه يعطيه حق التقدم وذلك يعني أن الحاجز الأول سيضطر إلى البدء مرة ثانية في حجز جديد على اموال أُخرى لمدين لاستيفاء باقي حقه أو كله مما يُعطل كثيراًحصوله عليه بعكس الحال لو قام الدائن بالحجز من أول مرة على مايزيد على قيمة حقة فهنا سيأمن لحد كبير منعدم أنقاص حقه من حصيلة الحجز إذ ما تدخل دائن أخر في الحجز.إلا أنه بالرغم من هذه الاعتبارات السابق ذكرها،فأن المشرع الجوي خرج عن هذا الأصل ونص على ضرورة التنفيذ بدايةً على كافة أموال المدين الأُخرى وإثبات عدم كفايتها، قبل التنفيذ على الطائرة والحكمة من ذلك هي ما للطائرة من أهمية لا تقتصر على مالكها فحسب وأنما قد تتعدى

ذلك لتكون ذات أهمية للصالح العام ولإقتصاد الدولة نفسها، والتنفيذ عليها ببيعها قد يضر هذه المصالح،مما جعل المشرع أن يقرر هذا الخيار هو أخر الخيارات المُتاحة لحصول الدائن أو الدائنين على حقهم. لكن السؤال: في هذه الحالة هل يجب على الدائن الذي يملك رهن على الطائرة،أو صاحب حق الامتياز عليها أن يقوم بالتنفيذ على أموال المدين كافة قبل اللجوء للتنفيذ على الطائرة المرهونة؟ لمناقشة هذا الموضوع نلجأ لمقارنة،فقانون الطيران المدني الأردني لم ينص على أية حالة خاصة تمنع الحجز التنفيذي عليها،بعكس ماقام به المشرع المصري،فوفقاً للمادة السابعة من القانون لا يجوز الحجز التنفيذي على الطائرات التي لايجوز توقيع الحجز الاحتياطي، فهي إستثنت حالتين[1] يمكن فيهما توقيع الحجز التنفيذي عليها وهما الحالة الأولى إذا كان الحجز لاستيفاء دين مضمون برهن أو حق امتياز على الطائرة المطلوب توقيع الحجز التنفيذي عليها. أما الحالة الثانيةإذا قام الدائن طالب الحجز بتجريد المدين من أمواله الأُخرى ولم يستوفدينه ومصاريفة لعدم كفايتها أو اثبت أن بقية أموال المدين مالك الطائرة مستغرقة بحجوز تحفظية او تنفيذية أو أن هذا المدين ليس له أية أموال أُخرى غير الطائرة.نستنتج مما ذُكر أن المشرع المصري يجيز الحجزالتنفيذي على الطائرة دون ضرورة التنفيذ على أموال المدين كاملة بداية،وهو ما أكدته الحالة.

---

[1] القليوبي ، سميحة ، مرجع سابق، ص117

الأولى المتعلقة بصاحب الرهن أو حق الأمتياز على الطائرة، فلهذا الأخير حق التنفيذ على الطائرة بداية ومباشرة دون الحاجة للتنفيذ على غيرها من أموال المدين، حتى لو كانت هذه الطائرة مما لايجوز إيقاع الحجز التنفيذي عليها في القانون المصري،أما المشرع الأردني لم ينص في قانون الطيران على حالات تمنع الحجز التنفيذي على الطائرة وذلك لانهاعتبر أن الحجز التنفيذي هو المرحلة الأخيرة أو الخيار الأخير فأنه لم ينص على استثناء خاص بالنسبة للدائن المرتهن أو صاحب حق الامتياز بالتالي يجب على الدائن المرتهن وصاحب حق الامتياز على الطائرة كما غيرهم من الدائنين التنفيذ على أموال المدين كافة وإثبات عدم كفايتها حتى يتمكنوا من التنفيذ على الطائرة .

ثانياً :السند التنفيذي الذي يُمكن الدائن من حجز الطائرة تنفيذياً

الحق في التنفيذ على الطائرة هو في الواقع الحق في إلزام المدين بتنفيذ ماإلتزم به أي قيامه بالوفاء وسببه هو أصل حقه فإذا كان أصل الحق هو العقد فأن سبب حق الدائن في التنفيذ الجبري هو أيضاً ذات العقد، أما السند التنفيذي فهو الأداة اللازمة للتنفيذ على الطائرة وليس سببه،أي هو الشكل المطلوب لإجراء التنفيذ على الطائرة،وهو أيضاً الحالة القانونية الناشئة عن انقضاء الحق بالقوة الجبرية،فأن سببه هو امتناع المدين عن الوفاء الواجب [1]جواز طلب التنفيذ ونظراً لما تتميز به إجراءات التنفيذ الجبري على الطائرة من خطورة بالنسبة للمنفذ ضده،أراد القانون أن يحصر سبب التنفيذ في أعمال قانونية معينة رأى أنها وحدها الجديرة بتأكيد الحق الموضوعي المراد إقتضاؤه من المدين جبراً وأسماها بالأسنادالتنفيذية،بالتالي فالتنفيذ الجبري على الطائرة لايكون إلا لسند تنفيذي والأسناد التنفيذية كمانص عليها المشرع في قانون التنفيذ هي الأحكام والقرارات والعقود الرسمية والأوراق الأُخرى التي يعطيها القانون قوة التنفيذ [2]القواعد العامة في أصول التنفيذ تذهب إلى عدم

[1] شمس الدين، محمد ذكي .(2010) . اصول التنفيذ . مطبعة الداودي. ص 9
[2] المرجع السابق، ص13

التنفيذ الجبري إلا بسند صالح للتنفيذ والسبب في ذلك أن السند التنفيذي هوالوسيلة الوحيدة التي تؤكد وجود حق طالب التنفيذ في ذمة ضده، وهي أقوى الأسناد التنفيذية لأنها حصيلة قضاء الخصومة في القضايا الحقوقية والشرعية والمدنية وأحكام المحاكم الجزائية المتعلقة بالحقوق الشخصية والأحكام والقرارات الصادرة عن أي محكمة أو مجلس أو سلطة أُخرى نصت قوانينها الخاصة على أن تولى الدائرة تنفيذها وأي أحكام أجنبية واجبة التنفيذ بمقتضى أي إتفاقية مثال السندات الرسمية والعادية والأوراق التجارية القابلة للتداولهذا مأنصت عليه المادة السادسة من قانون التنفيذ الأردني، بينما جاء في القانون السوري والمصري إضافة القرارت(1) دون أن يُحدد هذه القرارت التي تأخذ صفة القرارات والعقود الرسميةإلى الأحكام والسندات الرسمية والعادية، القرارت : نوع من الأسناد التنفيذية أخذها المشرع السوري عن المشرع المصري التنفيذي،يمكن أن تشمل هذه القرارت لتكون القرارات التي تصدر في غرفة المذاكرة عن القضاة الأساس أو تلك التي يمكن أن تصدر أثناء الدعوى ولاتنتهي بها الخصومة، مثل قرارات الحجز الاحتياطي، أو قرارت الحجز لدى الغير.والعقود الرسمية نوع من الأسناد التنفيذية القابلة للتنفيذ مباشرةدون الحاجة للرجوع إلى القضاء والاستحصال على حكم قضائي بها، يحق لمن يجري التنفيذ بحقه بناءً على هذه الأسناد أن يلجأ إلى محاكم الأساس منازعاً في السند لأي سبب كان، في مثل هذه الحالات لايوقف رئيس التنفيذ الأجراءات التنفيذية أنما الحصول على قرار يُوقف تنفيذ الأجراءات من المحكمة المختصة ريثما يُبت في النزاع. كما هو الحال في عقود.

الرهن والتأمين، أما بالنسبة للأسناد الرسمية القابلة للتنفيذ المحررة في بلد أجنبي والتي كثر وجودها

(1) المرجع السابق ، ص19

فيما يتعلق بالطائرة بسبب تجوالها الدائم بين الدول ، فيجوز الحكم بتنفيذها بنفس الشروط المقررة في قانون ذلك البلد لتنفيذ الأسناد الرسمية القابلة للتنفيذ المحررة في بلد التنفيذ، ويطلب بالحكم بالتنفيذ بدعوى تقدم إلى محكمة البداية التي يراد التنفيذ في دائرتها ولايجوز الحكم بالتنفيذ إلا بعد التحقق منتوافر الشروط المطلوبة الرسمية للسند وفقاً لقانون البلد الذي تم فيه والتحقق من خلوه مما يخالف الأداب والنظام العام. الأوراق الأُخرى التييعطيها القانون قوة التنفيذ، يمكن القول أنه يقصد بها جميع الأوراق والأسناد العادية منها أو الموثقة التي يسمح القانون بتقديمها إلى دائرة التنفيذ لتنفيذها مباشرة وضمن اصول معينة دون الحاجة إلى إصدار حكم سابق بالالزام بها.

المطلب الثاني

إجراءات الحجز التنفيذي والبيع للطائرة

قانون الطيران المدني باعتباره،قانوناً خاصاً فيما يتعلق بالطائرات وأنكان قد تطرق لبعض القواعد التي تتعلق بالحجز التنفيذي إلا أنه لم يتطرق لإجراءات هذا الحجز والبيع الجبري الواقع على الطائرات بالتالي يجب الرجوع للقواعد العامة في الحجز التنفيذي الواردة في قانون التنفيذ وقانون أصول المحكامات المدنية الأردني ، لكن يجب التساؤل بدايةً إذا ماكانت القواعد المتعلقة بالحجز التنفيذي للمنقول هي التي يجب تطبيقها على الطائرة بما أنها منقول ذو طبيعة خاصة ام القواعد المتعلقة بالحجز التنفيذي للعقار بما أنها تخضع لاجراءات تقاربها من الأجراءات المتعلقة بالعقار والمُتعلقة بالتسجيل في سجل الطائرات ؟ وللمسألة أهمية كبيرة فهي تحدد الجهة المسؤولة عن الاجراءات المتبعة للحجز على الطائرة وهي تحدد الجهة او السُلطة التي تقوم بالبيع والجهة التي

تقرر البيع والجهة التي يتم الطعن بالبيع لديها وطوارئ هذا الحجز [1] لكن المشرع حسم الأمر،وذلك بالنظر لتعريف الطائرة وفقاً لقانون الطيران المدني، باعتبار أن الطائرة مالاً منقولاً فيما يتعلق بتطبيق القوأنين والنظمة النافذة،بالتالي فالطائرة تعامل معاملة وتطبق عليها القواعد القانونية المتعلقة بالحجز التنفيذي على المنقول، ومالتسجيل إلا إستثناء من طبيعة المنقول لغاية خاصة، حيث يتم تطبيق ما يتعلق بالعقار من حيث أهمية التسجيل فقط اما باقي قواعد التي تطبق على العقار فهي لا يمتد تطبيقها على الطائرة ، هذا ما اكده قانون الطيران المدني الأردني حيث أكد على ضرورة تسجيل كل مايتعلق بالطائرة من إجراءات تسجيل وجنسية الطائرة والتصرفات القانونية التي ترد على الطائرة من ملكية ورهن وبيع الخ ،لابد أن تُسجل في سجل خاص بالطائرة ففي الحجز للأموال المنقولة لايتطلب التسجيل ولكن في حالة الحجز على الطائرة اعتبارها مال منقول من نوع خاص استثنى المشرع بشأن الحجز عليهاأن يسجل الحجز على سجل الطائرة الخاص،بناءً على طلب الدائن،وبالتالي فالتسجيل ماهوإلا استثناء لقواعد وإجراءات الحجز التنفيذي للمنقول والتي هي انذار إجرائي ومن ثم تقرير الحجز،واقامة حارس قضائي وظيفته تسجيل الحجز التنفيذي في سجل خاص بقيد الطائرة [2]وينتج التسجيل أثره كما يتجه تسجيل محضر الحجز العقاري[3]، والحجز التنفيذي على الطائرة يستهدف

كما مر معنا تحويل هذه الطائرة مبلغ مالي لسداد الدين ، وذلك عن طريق بيع الطائرة في مزاد علني جبراً عن المدين، وهي[4] النهاية الطبيعية النتفيذ بالحجز على الطائرة ونزع الملكية ، الذي

---

(1) شمس الدين ، محمد ذكي، المرجع السابق، ص19

(2) المادة 2 قانون الطيران الأردني متعلقة بالسجلات تتضمن كافة تصرفات القانونية وتاريخ حدوثها

(3) خليل،احمد،مرجع سابق،ص172

سنتعرض له ونبين أحكامه الخاصة حسب ما جاءت به إتفاقية جنيف بالنسبة لأحكام البيع الجبري للطائرة.

الفرع الأول : البيع الجبري للطائرة

قياساً على السفينة نجد أن التنفيذ الجبري على الطائرة هو التنفيذ الذي تجرية السلطة العامة تحت إشراف القضاء ورقابته بناءً على طلب دائن بيده سند مستوف الشروط خاصة وذلك بقصد إستيفاء حقة الثابت في هذاالسند من المدين قهراً عنه فالتنفيذ الجبري إنما يحل إذن محل الوفاء الإجباري بسبب امتناع المدين عن هذا الوفاء[1] وإتفاقية جنيف عام 1944 في سبيل تشجيع وحماية الائتمان على الطائرات تعرضت لموضوع التنفيذ الجبري على الطائرة اقتضاء لما قد يقرر عليها من تأمينات أو يثقل ذمة مالكها من ديون،لكنها في معالجتها اتبعتالسبيل ذاته الذي سلكته بشأن صحة الحقوق ونفاذها التي اعترفت بها الإتفاقية،أي إكتفتبالإحالة إلىقانون الدولة التي يتم فيها التنفيذ[2]. واقتصرت الإتفاقية على تنظيم طريقة شهر إعلان البيع فقط،وبعض الأحكام الخاصة بهذا البيع، ولما للطائرة من أهمية إقتصادية كبيرة، ولما يؤدية توقفها عن النشاط الجوي من ضرر لا يقتصر فقط على مالكها أو مستثمرها، ونص المشرع في قانون أصول المحاكمات المدنية وقانون الطيران المدني على أن يفصل القضاء على وجه الاستعجال في المنازعات المتعلقة بالحجز على الطائرات باعتبار ما للطائرة من اهمية إقتصادية فهي من الأمور المستعجلة عند الرهن والحجز لابد من التوجه إلى قاضي الأمور المستعجلة وتبدأ إجراءات حجز الطائرة بطلب يُقدم من الدائن او من ينوب عنه إلى دائرة التنفيذ المختصة، وهي الدائرة التي انشأ فيها السند التنفيذي في منطقتها،ويجوز التنفيذ في

---

(1) شربا ، امل . الحجز التنفيذي على السفينة . مجلة جامعة دمشق للعلوم الإقتصادية والقانونية. العدد الثاني. ص. 175

(2) المادة السابعة من إتفاقية جنيف(إجراءات البيع الجبري لطائرة هي تلك التي يقررها قانون الدولة المتعاقدة حيث يجري البيع).

الدائرة التي يكون موطن المدين وأمواله فيها أو إشترط فيها الوفاء في منطقتها ويجب أن يكون هذا الطلب مشتملاً

على إسم الدائن ولقبه واسم ولقب وموطن المحكوم عليه أو المدين مرفقاً مع الطلب أيضاً السند التنفيذي [1] ويختص رئيس التنفيذ بالفصل في جميع الطلبات التنفيذية كالمراجعات والاعتراضات والأشكالات المتعلقة بإجراءات التنفيذ والأسناد الصالحة للتنفيذ، وذلك بعكس رئيس التنفيذ والملقب بقاضي التنفيذ الذي يفصل في جميع منازعات التنفيذ الموضوعية والوقتية أيا كانت قيمتها[2] حيث لرئيس التنفيذ الصلاحية المطلقة على ضوء ظاهر السند التنفيذي لا من أجل الحكم بالأصل وأنما لاتخاذ الأجراء التنفيذي المناسب،وتكون القرارت التي يصدرها قابلة للطعن لدى محكمة إستئناف ويخضع المستئناف والأصول المتبعة في قضايا المستعجلة وتفصل في الطعن بقرار له قوة القضية المقضية .ولايجوز حجز طائرة المدين ولاإجراء البيع إلابعد إخطار المدين وأنقضاء هذا لاميعاد، وتشتمل ورقة الأخطار الموجهة للمدين على بيان نوع السند التنفيذي وتاريخة ومقدار الدين وإعذار المدين لم يدفع الدين خلال ستة أيام تباع الطائرة ،ويتم الحجز على الطائرة بمقتضى محضر يحرر في المكان الذي توجد به الطائرة التي صدر الأمر بالحجز عليها ما لم تدع الضرورة إلى غير ذلك ،وتصبح الطائرة محجوزاً عليها بمجرد ذكرها في محضر الحجزولو لم يعين عليها حارس، ولا يجوز التصريح للطائرة بالأقلاع بمجرد تحرير محضر الحجز، ولايستدعي الحجز نقل الطائرة المحجوز عليها مالم يات الحاجز او المحجوز عليه بشخص كفئ،يعتبر الحجز كان لم يكن إذا لم يطلب البيع خلال ستة أشهر من تاريخ وقوع الحجز عليه إذا كان البيع قد وقف بإتفاق الخصوم أو

---

[1] شربا ، امل. مرجع سابق.ص179. (2)شمس، محمد ذكي، مرجع سابق، ص120

[2] حداد ، الياس. مرجع سابق.ص60.

بحكم المحكمة او بمقتضى القانون وأخيراً على الحاجز قيد محضر الحجز في سجل الطائرات وإلا اعتبر الحجز كان لم يكن ولايسري مايتم من تصرفات على الطائرة او تترتب حقوق عليها في حق الحاجز بعد قيد الحجز في سجل الطائرات حتى ولو كان دائناً عادياً،أو في حق من حكم بإيقاع البيع له، ويتخذ الرئيس التنفيذي قراراً ببيع الأشياء المحجوزة بناءً على طلب أحد ذوي الشأن وعلى مأمور التنفيذ أن يشرع بإجراءات البيع فور صدور هذا القرار،أما بالنسبة عن إعلان البيع فذهبت إتفاقية جنيف إلى تنظيم طريقة شهر الأعلان عن البيع فقط، والحكمة من تنظيم شهر إعلان البيعفقط ضمن بنود الإتفاقية هي خشية المشرع الدولي من أن تكون الأحكام الوطنية في بعض الدول غير كافية لحماية أصحاب هذه الحقوق[1] ،واستمرت بهذا الشأن بعض الاجراءات التي تسبق بالضرورة بيع الطائرة جبرياً لإعلام كافة الدائنين ممن لهم حقوق على الطائرة محل البيع وقد يفصل بينهم بعد المسافات بما قد يعرض حقوق بعضهم للضياع ومراعاةً لهذهالاعتبارات نصت الإتفاقية على ضرورة إتباع الأجراءات الأتية لصحة بيع الطائرة بيعاً جبرياً[2]:

1- يحدد مقدماً تاريخ ومكان البيع بستة أسابيع على الأقل والغاية من نص الإتفاقية على هذه المدة لتحديد مكان وتاريخ البيع إعطاء كل ذي مصلحة على الطائرة الفرصةللعلم قبل فترة مناسبة بالاجراءات التي تُتخذ على هذه الطائرة فيمكنه هذا العلم من إتخاذ الأجراء الذي يمثل مصلحته في موضوع هذا التنفيذ[3].

2- يتعين على الدائن الحاجز أن يقدم إلى المحكمة أو إلى أي هيئة قضائية مختصة أُخرى مستخرجاً مصدقاً علية على أن يكون مطابقاً تماماً للقيود المتعلقة بالطائرة.

---

(1) حداد، الياس، مرجع سابق، ص601

(2) القليوبي ، سميحة ، مرجع سابق، ص120

(3) شحاتة ، ابراهيم فهمي ابراهيم . مرجع سابق . ص450.

3- يتعين على الدائن الحاجز قبل اليوم المحدد للبيع الجبري بشهر على الأقل أن يُعلن عنه في المكان الذي تكون الطائرة قد سُجلت فية وفقاً لجنسيتها وبالتطبيق لأحكام القانون المحلي وذلك في الحالة التي يتم فيها التنفيذ على الطائرة في دولة غير الدولة التي تتبع الطائرة جنسيتها بالاجراءات التي تتخذ في حق الطائرة أما بالنسبة لقانون التنفيذ الأردني وقانون أصول المحاكمات المدنية فلا حاجة لمثل هذا الأجراء لأن التنفيذ أصلاً يكون في إقليم الدولة التي تتبع الطائرة جنسيتها.

4- على الدائن الحاجز أن يخطر قبل شهر على الأقل من تاريخ البيع وكذلك أصحاب الحقوق العينية التبعية وأصحاب الديون الممتازة المؤشر بها في السجل بخطاب موصى عليه يرسل اليهم بالبريد الجوي كلما أمكن على عناوينهم الموضحة بالسجل،والغاية من ذلك واضحة لأن مالك الطائرة وأصحاب الحقوق العينية والديون الممتازة وغيرهم من أصحاب الحقوق المعترف فيها بالإتفاقية يمتلكون حقوقاً خاصة على الطائرة نفسها التي يتم بيعها جبراً وليس كبيقة الدائنين العاديين أو الذين يملكون حقوقاً خاصة على أموال المدين غير الطائرة، فأصحا بهذه الحقوق يتقدم كل منهم حسب درجته لاستيفاء حقة من ثمن بيع الطائرة متقدمين بذلك على غيرهم من الدائنين،مما دعا المشرع الدولي أن يتم توجيه دعوة خاصة لهم عن طريق خطاب يوجة إلى عناوينهم الموجودة بسجل الطائرة، ويترتب على عدم مراعاة هذه الاجراءات أن يعتبر البيع الجبري للطائرة قابلاً للإبطال بناءً على طلب يُقدم ممن لحقة ضرر نتيجة هذا البيع ويجب أن يقدم هذا الطلب خلال الشهور الستة اللاحقة للبيع تحسب من يوم إجراء البيع .

فإن الأحكام الخاصة التي نصت عليها إتفاقية جنيف فيما يتعلق بالبيع الجبري على الطائرة أنه لايجوز للدائن بحق من الحقوق المنصوص عليها في الإتفاقية،ولايحق للدائن أن يتخذ إجراءات البيع الجبري إذالم يكن ثمن الطائرة كافياً لقضاء الحقوق السابقة عليه في المرتبة،وهذا أثر من أثار الأفضلية بين الحقوق يُبررها انتفاء مصلحة الدائن المتأخر في التنفيذ في هذه الحالة ،ومن ورد عليه استثناء متعلق ببيع قطع غيار الطائرة ،فبالنسبة للطائرة فقد أوجبت اتفاقية جنيف عام 1948 ضرورة توافر شروط للشروع في إجراء أي،بيع جبري للطائرة[1] وهي أن تكون المبالغ التي سيتحصل عليها من هذا البيع كافيةلتسوية الديون الممتازة التي تم تسجيلها بشكل صحيح والتي تسبق في المرتبة دين الحاجز. أو أن يكون المشتري قد تكفل بسداد هذه الديون. أما إذا أردنا مقارنة هذه القاعدة الخاصة الواردة بالإتفاقية الدولية بالنسبة القانون الأردني جعل البيع الجبري للطائرة الخيار الأخير الذي يلجأ إليه لحصول الدائن على حقة بالتالي إذا ماتم الحجز التنفيذي على الطائرة تمهيداً لبيعها جبراً فأننا نكون أمام أخر ما يملكه المدين بالتالي يتم التنفيذ عليها سواء إستوفى الدائن الحاجز حقة كاملاً أو استوفى جزءاً منه أو لم يستوف أي شئ من حقة، أما بالنسبة لقطع الغيار فأنها تخضع أيضاً للبيع الجبري بشرط أن يكون ثمن بيعها مساوياً أو يزيد على ثُلثي قيمة هذه القطع وذلك عن طريق تحديدها من قبل خبراء معينون من قبل السلطة المختصة بالبيع، وعند توزيع ثمن بيع قطع غيار الطائرة يجوز للسلطة المختصة أن تقصر حق الدائنين أصحاب التأمينات على ثُلثي الثمن بعد دفع المصاريف القضائية التي أنفقت أثناء إتخاذ إجراءات التنفيذ لمصلحة الدائنين جميعاً ويبقى ثلث الثمن بعد ذلك ليقتضي منه بقية الدائنين حقوقهم،ويلاحظ أن حكم الإتفاقية هنا يفتح لكل الدائنين العاديين فرصة التنفيذ على ثُلث ثمن بيع قطع الغيار، كما أن الحكم يجعل الأقتصار على ثُلثين

---

[1] رضوان ، ابو زيد. مرجع سابق .ص 83

شاملاً لكل الحقوق المدعمة بتأمينات ولا يستثنى منها إلا حق الامتياز المقرر للمصروفات القضائية، والذي يكون محل الأفضلية المقررة له كل ثمن البيع، وقد تضمنت الإتفاقية أيضاً حكماً خاصاً أخر فنصت في المادة السابعة فقرة خامسة (إذا وقع في إقليم دولة متعاقدة يكون قد تم إجراء البيعفيها ضرر عل السطح من طائرة مُثقلة بأحد الحقوق المنصوص عليها في المادة الأولى ضماناً لمداينة فالقانون الوطني في تلك الدولة المتعاقدة أن يقرر عند توقيع الحجزعلى هذه الطائرة أو على طائرة أُخرى مملوكة لنفس المالك ومثقلة بحقوق ممثلة لصالح نفس الدائن [1] :

أ- أن أحكام الفقرة الرابعة أعلاة لن يكون لها أثر بالنسبة للشخص الذي أصابة ضرر أو أذى وكذلك من يخلفه إذا كان من الدائنين الحاجزين.

ب- أن الحقوق المشار إليها في المادة الأولى والتي تخول ضماناً يثقل الطائرة المحجوزة عليها لايجوز الأحتجاج بها في مواجهة من أصابهم الضرر أو من يخلفهم إلا في حدود 80% من ثمن البيع . والغرض من هذا النص الخاص حماية الدائنين الذين قد يقضي لهم بتعويض عما يلحقهم من أضرار سببتها لهم الطائرة على سطح كالأضرار التي تلحق غيرعلى السطحفي حال سقوطها واحتراقها[2]، فحددت مجال المسؤولية ومقدار التعويض،وغاية إتفاقية جنيف بهذا النص الحفاظ على حقوق هؤلاء الدائنين بأنه يجوز للقانون الوطني للدولة التي تمت على إقليمهاإجراءات البيع الجبري لطائرة أو أية طائرة أُخرى مملوكة لنفس المالك،عدم الاحتجاج بالحقوق التي تُقل بها الطائرة المحجوز عليها في مواجهة من أصابهم الضرر على السطح أو من يخلفهم إلا في حدود80% من ثمن البيع على أن تترك نسبة 20% لتنفيذ ديون التعويضإذا وجدت لمن أصابهم ضرر على السطح من الطائرة

---

[1] القليوبي ، سميحة، ص،120

[2] رضوان ، ابو زيد، مرجع سابق، ص82

محل البيع ، هذا ولايجوز إعمال بند حد 20% من قيمة بيع الطائرة إذا كان مستغل قد أمن على الضرر الذي حدث على السطح تأميناً مناسباً وكافياً، ويرى الفقة أن نسبة 20% المقررة لحقوق التعويض عن الأضرار التي تسبب على سطح هي الحد الأدنى ويمكن أن يرتفع متى كانت الديون الأُخرى التي أُثقلت بها الطائرة غير مستغرقة لنسبة 80%[1]من ثمن البيع ، ومتى تم بيع الطائرة بيعاً إجبارياً مستوفياً للشروط والأجراءات سواء تلك التي يستلزمها القانون الوطني أو أحكام إتفاقية جنيف عام 1948،فأنه يرتب أثرة من حيث نقل ملكيتها إلى المشتري خالصة من كافة الحقوق التي وردت عليهاولو لم تدخل في تقدير المشتري [2].

---

(1) رضوان ، ابو زيد، مرجع سابق، ص82

(2) القليوبي سميحة، مرجع سابق، ص120

الفصل الخامس

الخاتمة والنتائج والتوصيات

أولاً: الخاتمة

في ضوء ماتقدم من عرض لأحكام الحقوق الوارة على على الطائرة ومناقشتها وفقاً لإحكام المعاهدات الدولية والقوانين الأردنية يتضح لنا انه:

- عل الرغم من الأهمية الكبيرة التي أنتجتها هذه الإتفاقيات الدولية إلا انها لم تحط بكل الجوانب المتعلقة بالحقوق الواردة على الطائرة . فالمشرع الدولي وان اوجب الأعتراف بهذه الحقوق كالرهن والملكية وحقوق الإمتياز ،إلا انه اقتصر في تنظيمه لها على بعض الأمور واحال كل الإجراءات والتفصيلات الأخرى إلى قانون الدولة التي يثار فيها النزاع ،هذا مايتنافى بعض الشئ مع الهدف من هذه الإتفاقيات والتي جاءت لتضع حداً لإختلاف الأحكام بين الدول والمتعلقة بالحقوق على الطائرة .
- أما فيما يتعلق بالقانون الأردني فإن المشرع الأردني وضع أحكاماً خاصة لتنظيم الحقوق التي ترد على الطائرة وأدرج بعض الأحكام الواردة في الإتفاقيات الدولية ضمن نصوصهاإلا انه في سبيل تنظيمه لهذه الحقوق أغفل بعض النقاط الهامة فيما يتعلق بها ذلك أن المشرع الأردني في قانون الطيران المدني لم يتعرض لبعض المواضيع المهمة كالرهن وحق الأمتياز على الطائرة مما ادى إلى وجود نقص في التشريع الخاص المتعلق بالطائرة باعتبارها مالا منقولا ذا طبيعة خاصة.

ثانياً: النتائج

1- تلاحظ الباحثة غياب النصوص القانونية في التشريع الأردني والتي تبين كيفية وقوع الرهن بشكل خاص علىالطائرات بشكل واضح وجلي، واقتصر المشرع على بيان مفهوم الرهن بشكل عام في القانون المدني الأردني وقانون التجارة الأردني رقم 12 لسنة 1966 الباب الثاني منه .

2 - أن الأسباب التي تؤدي إلى رهن الطائرة غالباً ماتكون بسبب دين لايتعلق بها اي تكون ضمانا لدين.

3- قد ينشأالرهن على الطائرة بسبب النفقات غير الاعتيادية للمحافظة على الطائرة شرط أن تكون ضرورية وهو ماأقرته اتفاقية جنيف لسنة 1948 في الاعتراف الدولي للحقوق التي ترد على الطائرات.

4- يمكن أن يكون الرهن على طائرة باكملها ويمكن أن يرد على حصة شائعة فيها فإذا تعدد ملاك الطائرة يمكن احدهم رهن حصتة شائعة.

5-في حالة هلاك الطائرة ينتقل الرهن بقوة القانونإلى حطامها لكنه لاينتقل إلى مايستحقه المدين الراهن من تعويض أو تأمين إلا إذا اتفق صراحة على ذلك.

6-يمكن أن ينقضي الرهن على الطائرة بطريقتين اما انقضاء الدين المضمون بالرهن لاي سبب من الاسباب لأن الرهن في حقيقته حق عيني تبعي فأنه يدور وجوداً وعدماً مع الدين المضمون بالرهن،او ينقضي الرهن استقلالاً عن الدين وذلك من خلال تنازل الدائن المرتهن عن الرهن اوتطهير الرهن على الطائرة (الترقين الرضائي او القضائي).

7-غابت عن التشريعات الأردنية تنظيم إجراءات عملية الحجز والتنفيذ اجراءات البيع للطائرة في نصوص خاصة بقانون الطيران المدني واكتفى المشرع بالرجوع إلى القواعد العامة في القانون المدني وقانون أصول المحاكمات المدنية وقانون التنفيذ.

ثالثاً: التوصيات

1- تتمنى الباحثة على المشرع الدولي تنظيم مسألة الحقوق التي ترد على الطائرة من خلال إيجاد صيغة لإتفاقية دولية جديدة تنظم هذه المسائل تنظيماً شاملاً بكل تفاصيلة الأساسية توحد بذلك القواعدالمتعلقة بهذه الحقوق فيالمجال الدولي،في حال إذا أردنا الوصول إلى التنظيم الأمثل.

2- تتمنى الباحثة على المشرع الأردني سد الثغرات التشريعية والتعديل على النصوص التي قد تؤثر على هذا النشاط الاقتصادي المهم.

3- تتمنى الباحثة من المشرع الأردني إفراد قواعد خاصة في قانون الطيران المدني الأردني باعتباره القانون الجوي الخاص لتبين هذه القواعد عملية الرهن بشكل مفصل أكثر وليس بشكل عام كما هوحال في ينص المادة 54قانون الطيران المدني انقضاء الرهن.

4- تتمنى الباحثة على المشرع الأردني إفراد قواعد خاصة لاجراءات الحجز التي تخص الطائرة بإعتبارها مالاً منقولاً ذو طبيعة خاصة سواء كان الحجز التحفظي احتياطياً او تنفيذياً جبرياً دون أن يحيل الوضع إلى القواعد العامة لقانون اصول المحاكمات المدنية و قانون التنفيذ الأردني.

5- تتمنى الباحثة على المشرع الأردني من تحديد المدة الزمنية للرهن وتجددالرهن مما ينتج عن ذلك من أثارلتجدد الرهن إسوة بالتشريعات العربية الأخرى مثل التشريع المصري حدد مدة الرهن عشر سنوات قابلة للتجديد.

المراجع

أولاً: الكتب القانونية

- أنيس، ثروت الأسيوطي (1966). قانون الطيران المدني . القاهرة: دار النهضة العربية.
- البارودي ، علي (2001). القانون البحري والجوي .بيروت–لبنان. منشورات الحلبي الحقوقية.
- جبران ، يوسف نجم . (1981) . طرق الإحتياط والتنفيذ . بيروت . منشورات عويدات .
- الحكيم ، جاك يوسف . (2006) . العقود الشائعة أو المسماة (عقد البيع). جامعة دمشق.
- حداد ،الياس . (2005) . القانون الجوي . منشورات جامعة دمشق .
- خليل ، أحمد. (2003) . التنفيذ الجبري . بيروت – لبنان . منشورات الحلب الحقوقية .
- دويدار، هاني (1993). الوجيز في القانون البحري (الجزء الأول السفينة) .المكتب الجامعي الحديث. جامعة الإسكندرية.
- دويدار , هاني محمد . (2002). الجديد في اعمال المصارف من الوجهتين القانونية والاقتصادية (الجزء الثاني). بيروت – لبنان ز منشورات الحلبي الحقوقية.
- دويدار ، هاني. (2002) . قانون الطيران التجاري(النقل التجاري الدولي) . الإسكندرية . دار الجامعة للنشر.
- رضوان , ابو زيد. (1982). القانون الجوي (قانون الطيران التجاري) . القاهرة . دار الفكر العربي .
- السنهوري،عبد الرزاق أحمد.(1964).الوسيط في شرح القانون المدني.دار النهضةالعربية
- سوار ، محمد وحيد الدين . (2004). النظرية العامة للإلتزام . جامعة دمشق .

- شحادة ، ابراهيم فهمي ابراهيم . (1966) . القانون الجوي الدولي وقانون الفضاء. القاهرة . دار النهضة العربية.
- شمس الدين ،محمد ذكي . (2010) . الحجز (على ضوء القانون رقم 8) .دمشق مطبعة الداودي.
- شمس ، محمد ذكي .(1993). أصول التنفيذ . دمشق . مطبعة الداودي.
- عقيل، فريد . (1988). الحجز الإحتياطي، دمشق ، مطابع ألف باء الاديب.
- غطاشة، احمد عبد اللطيف. الطيران المدني الاحكام العامة النقل الجوي. مدرس القانون التجاري والقانون الجوي. جامعة جرش الاهلية.
- فرعون، (1985) . القانون التجاري البحري . منشورات جامعة حلب.
- القليوبي ، سميحة .(1989). القاهرة . دار النهضة العربية.
- موسى ، طالب حسن . (2005). القانون الجوي الدولي. عمان .مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع .
- ياملكي، أكرم . (1997). القانون الجوي دراسة مقارنة. عمان مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع.

ثانياً: الرسائل الجامعية

ربيعة ،بن عزوز.(2008). عقد الإيجار التمويلي كوسيلة للتمويل ، رسالة ماجستير

ثالثاً: الأبحاث

- شربا، أمل. (2008) . الحجز التنفيذي على السفينة. مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية . المجلد 24. العدد الثاني.

رابعاً: المراجع الإلكترونية

- **htt://goo.gl/99NRW**

htt://www.jcdr.com/pdf/artcle.pdf

htt://www.star mes.com/?=14201615

خامساً: المراجع الأجنبية

Aviation finance and leasing in 25, Aircraft mortgages Articale jurisdiction world wide

Articale,Aircraft mortagages in use law

سادساً: التشريعات

- إتفاقية روما عام 1933 المتعلقة بتوحيد بعض قواعد الحجز على الطائرات الموقعة بتاريخ 29/5/1933 .
- إتفاقية جنيف عام 1948المتعلقة بالاعتراف بالحقوق الواردة على الطائرات والموقعة بتاريخ 19/6/1948
- إتفاقية شيكاغو عام 1944والمتعلقة بالطيران المدني الدولي والموقعة يتاريخ 7/12/1944
- القانون المدني الأردني رقم 43 لسنة 1976
- قانون التجارة البحرية رقم 12لسنة 1972
- قانون الطيران المدني الأردني رقم 41عام 2007
- قانون التجارة الأردني رقم12لسنة 1966
- قانون التنفيذ الأردني رقم25 لسنة2007